Pêches et Océans Canada
Fisheries and Oceans Canada

Garde côtière canadienne
Canadian Coast Guard

Garde côtière canadienne

Sécurité d'abord, service constant

PLAN D'ACTIVITÉS 2010-2013

Publié par:
Services de gestion intégrée des affaires
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Garde côtière canadienne : Plan d'activités 2010-2013
Disponible sur l'Internet :
www.ccg-gcc.gc.ca

Also available in English.

MPO/2010-1641
N° cat. Fs151-12/2010
ISBN 978-1-100-51013-2
N° cat. Fs151-12/2010F-PDF
ISBN 978-1-100-93457-0

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2010

Table des matières

Message du Commissaire 4
Introduction 5
Histoire de la Garde côtière 6
Section 1 : QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS 7
Mandat en vertu de la loi 7
Nos clients et nos services 7
Notre structure et notre gestion 8
Groupes consultatifs externes 10
Notre cadre opérationnel : La Garde côtière, les clients et les intervenants, ainsi que le gouvernement du Canada .. 11
Section 2 : OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT 12
Section 3 : NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT 15
Priorité 1: Nos gens 16
Des effectifs qualifiés et représentatifs 16
Perfectionnement et soutien des effectifs 18
Une gestion juste et efficace 19
Priorité 2: Nos biens 20
Mise à jour du plan de renouvellement à long terme de la flotte de la Garde côtière 20
Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange 20
Navires de patrouille semi-hauturiers 21
Navires hauturiers de sciences halieutiques 21
Navire hauturier de sciences océanographiques 21
Brise-glace de catégorie polaire 22
Aéroglisseur 22
Plan d'action économique 22
Planification à long terme des infrastructures à terre 23
Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime 24
Priorité 3 : Notre avenir 25
Navigation électronique 25
Consolidation de notre capacité de respecter nos obligations dans l'Arctique 26
Cadre de gestion de l'environnement 27
Examen stratégique 28
Stratégie de recherche et développement 29
Section 4 : PERSPECTIVE RÉGIONALE 30
Survol 30
Principales initiatives 30
Terre-Neuve-et-Labrador 30
Maritimes 31
Québec 31
Centre et Arctique 31
Pacifique 32
Section 5 : CE QUE NOUS FAISONS TOUS LES JOURS 33
Aperçu des ressources financières et humaines 33
Services par sous-activité de l'AAP 35
Aides à la navigation 35
Nos services... 35
Le programme des aides à la navigation est offert par... 35
Nos clients... 35
Regard vers l'avenir... 36
Principales initiatives 37
Réinvestissement dans les biens 38
Gestion des voies navigables 39
Nos services... 39

Le programme de gestion des voies navigables est offert par... 39
Nos clients... 40
Regard vers l'avenir... 40
Principale initiative 41
Réinvestissement dans les biens 41
Services de communications et de trafic maritimes 42
Nos services... 42
Le programme des Services de communications et de trafic maritimes est offert par... 42
Nos clients... 42
Regard vers l'avenir... 43
Principales initiatives 44
Réinvestissement dans les biens 45
Services de déglaçage 46
Nos services... 46
Le programme des services de déglaçage est offert par... 46
Nos clients... 46
Regard vers l'avenir... 47
Services de recherche et sauvetage 49
Nos services... 49
Le programme de recherche et sauvetage est offert par... 49
Nos clients... 49
Regard vers l'avenir... 50
Garde côtière canadienne auxiliaire 51
Principales initiatives 52
Services d'intervention environnementale 53
Nos services... 53
Le programme d'intervention environnementale est offert par... 53
Nos clients... 54
Regard vers l'avenir... 54
Principales initiatives 56
Réinvestissement dans les biens 56
Sûreté maritime 57
Nos services... 57
Regard vers l'avenir... 57
Principales initiatives 59
Réinvestissement dans les biens 60
État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC 61
Nos services... 61
La mise en œuvre du programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte repose sur... 61
Nos clients... 61
Les prochaines étapes... 62
Principales initiatives 63
Initiatives en matière de ressources humaines 65
Réinvestissement dans les biens de la flotte 65
Gestion du cycle de vie des biens 66
Nos services... 66
Le programme des Services de gestion du cycle de vie est offert par... 66
Nos clients... 66
Regard vers l'avenir... 66
Principales initiatives 67
Initiatives liées aux ressources humaines 69
Réinvestissement dans les biens 69
Collège de la Garde côtière canadienne 70
Principales initiatives 71
Activités internationales 72
Section 6 : INTENDANCE/CONSOLIDATION DE LA GESTION 74
Pratiques uniformes de gestion des activités 74
Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO 74
Protocoles de communication 75
Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC 75

Identité accrue de la Garde côtière canadienne 76
Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO 76
Section 7 : RENSEIGNEMENTS FINANCIERS 78
État des initiatives de gestion des finances à la Garde côtière 78
Environnement d'exploitation 79
Actif et passif 80
Impact des injections de fonds récentes 81
Conclusion 81
Annexe A : Dépenses en immobilisations de la GCC 87
Sommaire 88
Détails 89
Annexe B: Programme de Recherche et Développement 95
Annexe C : Architecture des activités du programme de la GCC 96
Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002): 97
Annexe E: Programme de gestion 101
Liste des acronymes 102
Index 104

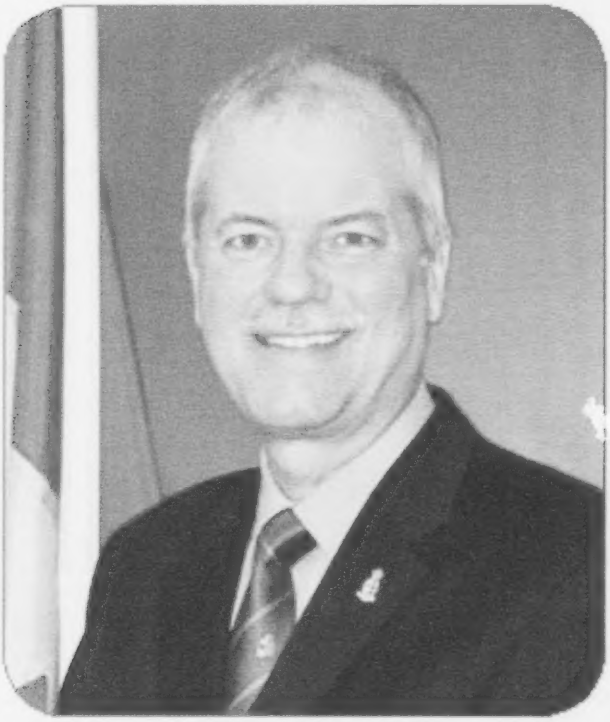
Liste des tableaux

Tableau 1 : Répartition par groupe professionnel 16
Tableau 2 : Dépenses prévues de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 (en milliers de dollars) 33
Tableau 3 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 (en milliers de dollars) 33
Tableau 4 : Nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) utilisé par sous-activité de l'AAP 34
Tableau 5 : Profil des ressources des services des aides à la navigation, 2010-2011 (en milliers de dollars) 37
Tableau 6 : Ressources en 2010-2011, Gestion des voies navigables (en milliers de dollars) 41
Tableau 7 : Ressources en 2010-2011, Services de communications et de trafic maritimes (en milliers de dollars) 44
Tableau 8 : Ressources en 2010-2011, Services de déglaçage (en milliers de dollars) 48
Tableau 9 : Profil des ressources des services de recherche et sauvetage, 2010-2011 (en milliers de dollars) 51
Tableau 10 : Ressources en 2010-2011, Services d'intervention environnementale (en milliers de dollars) 56
Tableau 11 : Ressources en 2010-2011, Sûreté maritime (en milliers de dollars) 59
Tableau 12 : Profil des ressources de l'état de préparation opérationnelle de la flotte 2010-2011 (en milliers de dollars) .. 63
Tableau 13 : Ressources en 2010-2011, Services de gestion du cycle de vie des biens (en milliers de dollars) 67
Tableau 14 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne 70
Tableau 15 : Ressources consacrées au Collège de la Garde côtière canadienne en 2010-2011 (en milliers de dollars) 71
Tableau 16 : Calcul des affectations budgétaires de 2010-2011 (en milliers de dollars) 82
Tableau 17 : Dépenses prévues à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 (en milliers de dollars) 83
Tableau 18 : Affectations financières par région, 2010-2011 (en milliers de dollars) 84
Tableau 19 : Affectations financières par sous-activité par région, 2010-2011 (en milliers de dollars) 84
Tableau 20 : Programmes nationaux par sous-activité, 2010-2011 (en milliers de dollars) 84
Tableau 21 : Objectifs des recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 (en milliers de dollars) 85
Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC (en milliers de dollars) .. 85

Liste des figures

Figure 1 : Structure de gestion de la GCC 9
Figure 2 : Tendances nationales sur le plan de l'équité en matière d'emploi 17
Figure 3 : Affectations financières par région en 2010-2011 34
Figure 4 : Services prévus par programme en 2010-2011 (jours opérationnels et jours d'entretien prévus) 62
Figure 5 : Coûts prévus des navires par programme, 2010-2011 62
Figure 6 : Distribution des navires et des hélicoptères à l'échelle nationale, 2010-2011 63

Message du Commissaire



C'est un honneur, pour moi, de vous présenter mon premier plan d'activités en tant que commissaire de la Garde côtière canadienne. Mon prédécesseur George Da Pont a dirigé cette formidable organisation pendant près de cinq ans. Parmi ses nombreuses réalisations qui ont précédé son départ à la fin du mois de juin, il a défini l'orientation de notre organisation dans ce plan d'activités. J'appuie de tout cœur les priorités et la voie qu'il a tracée pour la Garde côtière canadienne.

Qu'il s'agisse d'assurer notre capacité et notre habileté à offrir nos programmes et nos services, de réaliser nos engagements envers nos clients et les Canadiens ou d'appuyer les priorités du gouvernement du Canada, la Garde côtière canadienne (GCC) est toujours soucieuse du besoin de prévoir les demandes et les défis de l'avenir et d'y répondre.

Nous sommes parvenus avec succès à intégrer la gestion des ressources humaines à notre processus de planification des activités en élaborant le Plan stratégique des ressources humaines de l'organisme. Nous avons également uniformisé à l'échelle nationale nos opérations dans les domaines, comme la mise en œuvre des programmes, nos pratiques de gestion des activités et notre gestion de l'entretien des navires.

Grâce à ces améliorations, nous pouvons maintenant tourner la page sur plusieurs des problèmes auxquels notre organisation s'est trouvée confrontée au moment de devenir un organisme de service spécial pour se concentrer davantage sur nos objectifs opérationnels. Cette année, nous avons simplifié nos priorités afin de nous concentrer de façon claire et succincte sur les facteurs qui sont essentiels à notre réussite, soit nos gens, nos biens et notre avenir. Ce faisant, nous avons grandement fait la lumière sur les buts de nos activités, qui reflètent maintenant les besoins actuels et futurs des Canadiens, qui sont nos clients, ainsi que les priorités en constante évolution du gouvernement du Canada.

Dans le récent discours du Trône, le gouvernement a affirmé que les emplois et la croissance demeurent une priorité de premier ordre, alors qu'il continue de mettre en œuvre le Plan d'action économique du Canada tout en traçant la voie qui nous permettra de limiter la croissance future de nos dépenses.

Dans un climat de restrictions budgétaires, il est vital, pour la GCC, de se doter d'un plan d'activités solide qui témoigne de notre besoin de regarder vers l'avenir tout en demeurant fidèle à notre engagement pour assurer ainsi l'amélioration continue de nos opérations en établissant des objectifs à la fois réalistes et réalisables.

Ce plan d'activités constitue un repère pour notre organisme. Une planification minutieuse, la pensée stratégique et les employés qui ne ménagent aucun effort permettront à la GCC de maintenir le cap dans le but de moderniser ainsi l'organisme grâce à l'innovation et aux nouvelles technologies, de même qu'en reconnaissant les possibilités que l'avenir réserve à la Garde côtière canadienne.

Marc Grégoire
Commissaire, Garde côtière canadienne

Introduction

La Garde côtière canadienne a développé un plan d'activités intégré afin de présenter, d'une part, ses priorités stratégiques et ses activités sur le plan opérationnel. Il s'agit d'une version élaborée des éléments de la Garde côtière canadienne (GCC) énoncés dans le Rapport sur les plans et les priorités du ministère des Pêches et des Océans (MPO) déposé chaque année au Parlement.

Le plan d'activités couvre une période de trois ans et fait l'objet d'une mise à jour chaque année. Certains des engagements et des initiatives décrits dans ce plan d'activités constituent des réponses aux examens et aux rapports. Pour cette raison, nous avons souligné au moyen d'acronymes les engagements concernant notre examen du budget de services votés de 2006, le rapport de 2007 de la vérificatrice générale (VG), la stratégie de développement durable (SDD), le Plan d'action de gestion d'équité en matière d'emploi du MPO (PAG ÉE du MPO) de 2008-2011, ainsi que les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) réalisé en 2008.

Le plan d'activités se divise en sept sections :

1. « Qui nous sommes et ce que nous faisons » dans laquelle sont définis notre mandat, nos clients, notre structure et notre gestion, les résultats que nous tentons généralement de réaliser, ainsi que le lien qui existe entre nos activités et le travail des autres ministères du gouvernement.
2. « Où nous en sommes actuellement », qui résume notre environnement opérationnel, ainsi que les incidences et les risques correspondants.
3. « Notre centre d'intérêt », où l'on énonce nos priorités stratégiques.
4. « Perspective régionale » où l'on décrit les activités particulières à chacune des régions.
5. « Ce que nous faisons tous les jours », où l'on décrit nos activités opérationnelles, ainsi que nos services continus.
6. « Intendance/consolidation de la gestion » qui porte sur nos efforts visant à consolider nos pratiques de gestion.
7. « Renseignements financiers », où l'on décrit la répartition du financement obtenu du Parlement.

Le plan comporte également des annexes qui renferment une information détaillée, nos dépenses d'immobilisations, ainsi que la façon dont nous répondons aux différentes recommandations de la vérificatrice générale.

Deux rapports d'étape sont publiés pendant l'année, soit l'un en milieu d'exercice et l'autre à la fin de l'exercice financier. Ces rapports d'étape sont affichés sur le site Web de la Garde côtière où ils sont accessibles à la population.

On peut trouver d'autres renseignements sur les activités de la GCC dans le Plan stratégique des ressources humaines, le Plan d'investissement intégré et le Rapport annuel de la flotte. Ces rapports sont disponibles, avec le Plan d'activités, sur le site Web de la Garde côtière.

Vision

Grâce à l'innovation et l'excellence, un chef de file reconnu dans le domaine des services et de la sécurité maritime.

Mission

Les services de la Garde côtière canadienne aident à répondre aux priorités du gouvernement du Canada et favorisent la prospérité économique, en plus de contribuer à la sécurité, l'accessibilité et la protection des eaux canadiennes.

Valeurs organisationnelles

- *Travail d'équipe*
- *Professionnalisme*
- *Intégrité*
- *Service de qualité*
- *Innovation*

Histoire de la Garde côtière

Le premier bateau de sauvetage et les premiers phares au Canada ont été établis sur la côte est, durant les années 1700. Les patrouilleurs sont d'abord apparus le long du littoral de l'est et dans la région des Grands Lacs durant les années 1800, en réponse à un urgent besoin de protection et de réglementation des bateaux de pêche et des navires commerciaux.

Au moment de la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral a assumé la responsabilité des divers éléments de l'infrastructure marine, y compris :

- les aides à la navigation;
- les stations de sauvetage;
- les canaux et les voies navigables;
- les organismes de réglementation maritime; et
- l'infrastructure côtière de soutien.

Le ministère de la Marine et des Pêches, créé en 1868, s'est vu confier la responsabilité de cette infrastructure marine. En 1910, la marine du Canada, qui était le précurseur de la marine canadienne, a été créée à partir de certains éléments de la flotte du ministère. Le transport maritime et les pêches sont devenus deux ministères distincts en 1930. La responsabilité du transport maritime est passée au ministère des Transports en 1936. Le ministère des Transports maintenait une flotte de 241 navires, qui est devenue la base de la Garde côtière. Cette flotte avait plusieurs usages qui font maintenant partie du mandat de la GCC, y compris les aides à la navigation, le déglaçage, ainsi que la recherche et le sauvetage.

À compter des années 1940, de nombreuses organisations et collectivités ont fait pression sur le gouvernement pour créer une Garde côtière nationale. La Garde côtière canadienne a été créée officiellement le 26 janvier 1962. Le Collège de la GCC (CGCC) a été créé en 1965. Situé sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, le Collège forme les jeunes hommes et femmes pour le service au sein de la GCC.

Le gouvernement fédéral a restructuré la GCC à deux reprises depuis 1962 :

- En 1995, la fusion de la Garde côtière à Pêches et Océans Canada a permis de jumeler la flotte de la Garde côtière aux flottes des secteurs des Sciences et de Conservation et Protection de Pêches et Océans. Cette fusion a permis de mieux utiliser les ressources grâce à des navires à tâches multiples, en plus d'avoir réduit la taille de la flotte nouvellement combinée.
- En 2005, la GCC est devenue un organisme de service spécial (OSS) du MPO. Ce statut d'OSS est venu confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'institution nationale et le rôle important qu'elle assume en offrant les services maritimes que requièrent les utilisateurs des voies navigables canadiennes. Cette décision est également venue confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'exploitant de la flotte civile du gouvernement dans le cadre des programmes du MPO et auprès des autres ministères du gouvernement. Le statut d'OSS permet à la GCC de centrer ses efforts sur la prestation de services et lui confère la flexibilité opérationnelle et financière nécessaire à cette fin.

(1) QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS

La Garde côtière canadienne a une incidence directe et importante sur la vie de tous les Canadiens. Nous aidons à assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables canadiennes et nous facilitons le bon fonctionnement de l'économie canadienne.

Symbole de sécurité reconnu sur le plan national, la Garde côtière sert sur trois océans, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs et d'autres importantes voies navigables. Elle est souvent la seule présence fédérale dans de nombreuses communautés éloignées, autochtones et arctiques. Travaillant le long de la ligne côtière la plus longue du monde et dans certaines des conditions météorologiques les plus difficiles, la GCC fonctionne 24 heures par jour, 365 jours par année. (Pour de plus amples renseignements sur ce que nous faisons tous les jours, veuillez consulter la Section 5.)

Mandat en vertu de la loi

Le mandat de la GCC découle de la *Loi constitutionnelle 1867* qui donne au gouvernement fédéral le pouvoir législatif exclusif sur la navigation, le transport des marchandises, les balises, les bouées, les phares et l'île de Sable.

La *Loi sur les Océans* confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité des services pour le mouvement sécuritaire, économique et efficace des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation des services suivants : aides à la navigation, services de gestion des communications et du trafic maritime, services de déglaçage et de gestion des glaces, et entretien des chenaux.

La *Loi sur les Océans* confère également au ministre les responsabilités suivantes : l'aspect maritime du programme fédéral de recherche et sauvetage, l'intervention en cas de pollution marine; et le soutien des autres ministères, organismes et conseils fédéraux par le truchement de la prestation de services de navires, d'aéronefs et d'autres services.

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* confère au ministre des Pêches et des Océans les responsabilités, les pouvoirs et les obligations concernant les aides à la navigation, l'île de Sable, la recherche et le sauvetage, l'intervention en cas de pollution, ainsi que les services de trafic maritime.

En vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA)*, un décret ministériel peut être signé pour ensuite être émis au nom du gouverneur en conseil par le ministre des Transports afin d'offrir un soutien et une autorisation écrite visibles des mesures prises en son nom par un commandant sur place lors d'un déversement dans l'Arctique. Sous réserve des règlements de la LPPEA et des ententes en vigueur entre les divers organismes, la Garde côtière canadienne est le principal organisme responsable lorsqu'il faut intervenir dans les cas de déversement provenant d'un navire, de déversements de source mystérieuse ou de cas de pollution émanant d'un navire à la suite d'un chargement ou d'un déchargement de navires ou d'installations de manutention d'hydrocarbures dans les eaux arctiques, ces déversements présentant un intérêt pour les Canadiens.

Au cours d'une journée normale de travail, **la Garde côtière canadienne** :

- sauve 8 vies;
- prête son aide à 55 personnes dans 19 cas de recherche et sauvetage;
- entretient 55 aides à la navigation;
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- oriente la navigation de 2 325 navires commerciaux;
- escorte 4 navires commerciaux à travers les glaces pendant la saison des glaces;
- effectue 11 patrouilles en rapport avec les pêches,
- effectue 8 levés scientifiques;
- soutient 3 missions hydrographiques;
- compose avec 3 rapports d'incidents de pollution; et
- effectue la surveillance de fonds des chenaux maritimes sur cinq kilomètres.

Nos clients et nos services

Étant l'unique flotte civile au Canada, GCC offre un vaste éventail de programmes et de services aux Canadiens dans quatre domaines qui sont tout aussi importants les uns que les autres, soit la mise en œuvre des programmes; le soutien aux programmes de Pêches et Océans Canada (MPO); le soutien aux autres ministères du gouvernement; ainsi que le soutien aux décisions, aux priorités et à l'ensemble du programme fédéral du gouvernement.

GCC joue un rôle de premier plan dans les vies des Canadiens en évoluant le long des côtes les plus longues au monde, sur les Grands Lacs, dans la voie maritime du Saint-Laurent et dans le fleuve Mackenzie. Nous offrons des services aux navigateurs commerciaux, aux exploitants de traversiers, aux pêcheurs, aux navigateurs de plaisance, aux ports, aux communautés côtières, ainsi qu'à la population en général. Par exemple :

- Nous sommes prêts à entreprendre une mission 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et ce, dans presque toutes les conditions possibles. Lorsque nous sommes frappés par des phénomènes météorologiques extrêmes et qu'on rappelle les autres navires à bon port, il arrive

souvent qu'on demande aux navires de la Garde côtière de prendre la mer pour y sauver des vies, s'aventurer sur la glace afin de rejoindre les navires emprisonnés et offrir une assistance quelconque pour permettre leur passage sécuritaire.

- Nous représentons un symbole visible de la présence fédérale et nous avons la capacité d'affirmer la souveraineté du Canada, tout particulièrement dans l'Arctique.
- Nous contribuons à la sécurité et à la protection sur l'eau en intervenant auprès des marins en détresse, lors des catastrophes et dans les cas d'urgence grâce à notre système de SAR en mer, qui est un des plus efficaces au monde, sans compter l'assistance des Forces canadiennes par la voie des airs et le soutien des bénévoles de la Garde côtière canadienne auxiliaire.
- Nous collaborons à la prospérité économique de l'ensemble du Canada en apportant un soutien au commerce maritime de notre pays dont la valeur atteint 160 milliards de dollars à l'échelle mondiale et au pays. Par exemple, nous procédons à l'entretien et à la réparation de près de 17 500 bouées de toutes tailles qui permettent de démarquer les passages sécuritaires dans nos voies navigables. Nous offrons également des services de déglaçage essentiels qui permettent aux navires d'avancer de façon efficace et en toute sécurité dans les eaux recouvertes de glace dans l'est du Canada et dans les Grands Lacs en hiver, ainsi que dans l'Arctique tout au long de l'été. Les services de déglaçage permettent de faire en sorte que la plupart des ports canadiens, particulièrement celui de Montréal, demeurent ouverts au commerce tout au long de l'année, sans compter qu'ils préviennent les inondations le long du fleuve Saint-Laurent, en plus de prêter main-forte aux exploitants de traversiers, aux pêcheurs et aux communautés côtières.
- Nous sommes le principal organisme du fédéral en ce qui concerne tous les déversements de polluants provenant de navires et de sources mystérieuses dans les eaux relevant de la compétence canadienne, sans compter que nous assumons des responsabilités accrues dans l'Arctique.
- Nous appuyons les activités scientifiques en procurant une plate-forme aux scientifiques du MPO, ainsi qu'aux autres initiatives du gouvernement fédéral, tels Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Nous facilitons les activités scientifiques importantes et la recherche, comme les levés scientifiques, qui sont essentiels afin de déterminer la biomasse et procéder aux évaluations des stocks donnant lieu aux attributions de pêche; la cartographie permettant une navigation sécuritaire; la recherche en eau douce sur les Grands Lacs; la cartographie du fond marin pour aider à justifier les revendications du Canada en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer; ainsi que la recherche ayant pour but d'évaluer les conditions changeantes dans les océans et les impacts du changement climatique.
- Nous offrons notre aide dans le cadre des activités de sécurité et d'exécution du MPO, ainsi qu'aux navires qui se consacrent principalement à l'exécution des règlements de pêche pour assurer ainsi une pêche ordonnée et durable dans le respect des règlements de pêche. Nous collaborons aussi aux activités de sécurité maritime de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) en participant aux programmes conjoints sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'à des activités dans le domaine de la sécurité maritime réalisées par le ministère de la Défense nationale, l'Agence des services frontaliers du Canada et Sécurité publique Canada.
- Nous apportons notre soutien aux autres activités non militaires des autres ministères du gouvernement du Canada, comme le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Santé Canada et Transports Canada.

Notre structure et notre gestion

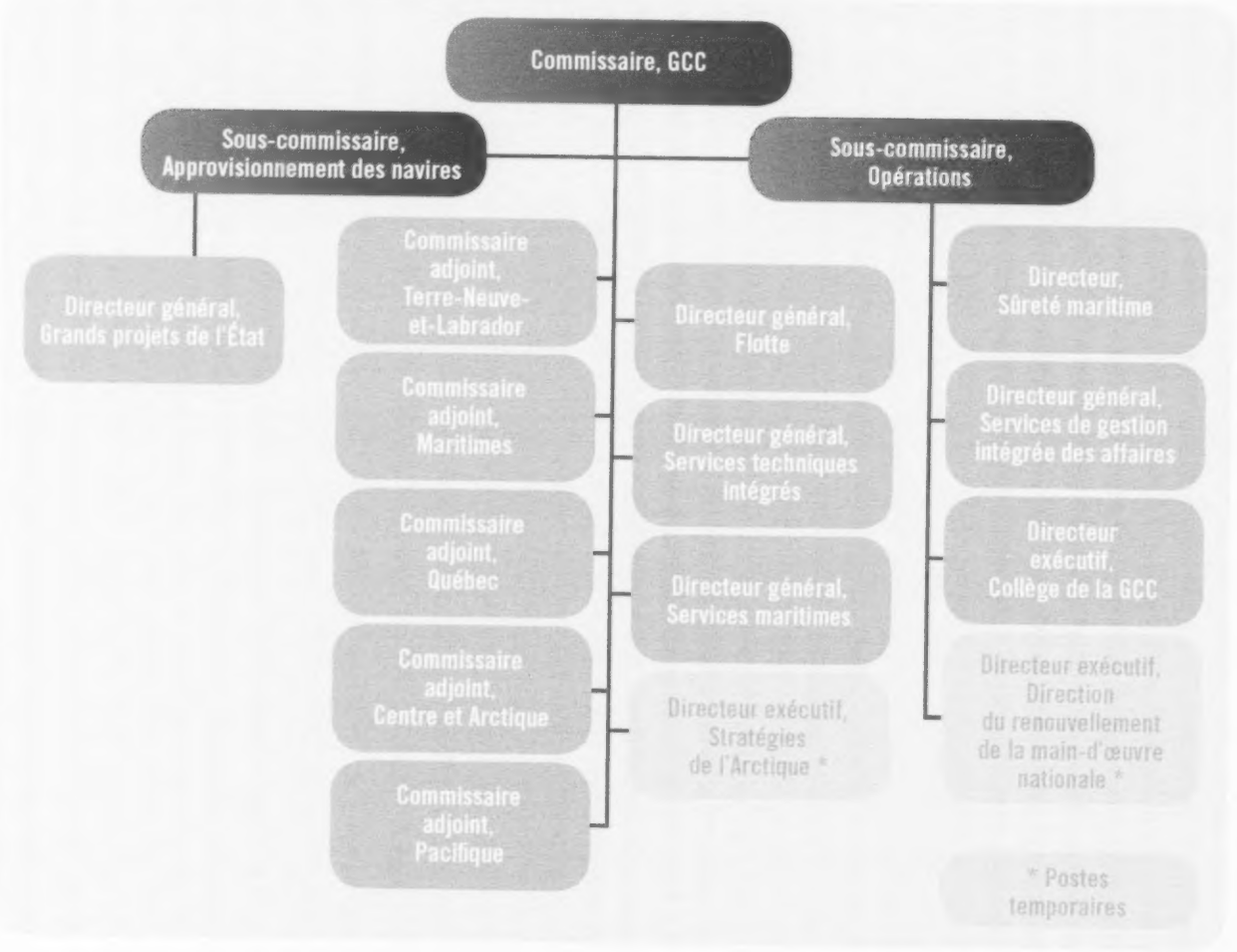
La Garde côtière canadienne est un organisme national dont l'administration centrale se trouve à Ottawa (région de la capitale nationale) et compte cinq bureaux régionaux (à Terre-Neuve-et-Labrador, dans les Maritimes, au Québec, dans la région du Centre et de l'Arctique et dans la région du Pacifique). Puisqu'il s'agit d'une organisation très décentralisée, la grande majorité des employés de la GCC sont situés en dehors de la région de la capitale nationale.

Le commissaire joue le rôle de président et de chef de direction de cet organisme. Il relève de la sous-ministre de Pêches et Océans Canada auquel il est imputable en ce qui concerne le rendement de la Garde côtière. Le commissaire bénéficie des pleins pouvoirs d'un sous-ministre associé, à l'exception de l'article 33 de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui reflète l'intention de la Garde côtière de compter sur le MPO pour la fonction de contrôleur. La Garde côtière compte deux sous-commissaires qui relèvent du commissaire, soit le président et directeur des opérations de l'agence et le sous-commissaire de l'approvisionnement des navires. Ce dernier poste a été créé en 2009-2010.

À l'administration centrale, il y a un total de cinq directions fonctionnelles (Services maritimes, Flotte, Services techniques intégrés, Services de gestion intégrée des affaires et Grands projets de l'État), chacune relevant d'un directeur général (DG), lequel est responsable des politiques, des programmes, des plans et des normes de service dans leurs domaines fonctionnels. Chacune des 5 régions est dirigée par un commissaire adjoint (CA) qui est chargé de diriger la prestation de tous les services de la Garde côtière dans cette région, et ce, conformément aux normes, aux politiques et aux pratiques à l'échelle nationale.

La figure ci-dessous nous renseigne sur cette organisation et sur la fonction de gouvernance.

Figure 1 : Structure de gestion de la GCC



Conseil de gestion de la Garde côtière (CG) – Ce conseil représente le principal organisme décisionnel de la Garde côtière. Il est présidé par le commissaire et il est constitué du sous-commissaire, des DG, des CA, ainsi que des directeurs exécutifs du Collège de la Garde côtière canadienne, Stratégies de l'Arctique, et et de la Direction du renouvellement de la main-d'oeuvre nationale. Le conseiller principal aux ressources humaines, le conseiller juridique principal, le conseiller financier principal, le conseiller principal en matière de communications, ainsi que le conseiller exécutif du commissaire sont des membres d'office du CG. Ce conseil comporte divers sous-comités permanents et temporaires.

Groupes consultatifs externes

Conseil consultatif maritime national (CCMN) et Conseils consultatifs maritimes régionaux (CCMR) – Le CCMN et les six conseils homologues en région (CCMR) constituent le principal lien entre la Garde côtière et l'industrie de la navigation maritime. Ces conseils représentent un forum de discussion portant sur les priorités et les objectifs communs ainsi que sur les rétroactions concernant la prestation des services dont la GCC a besoin en tant que fournisseur de services.

De plus, à l'échelle régionale, la GCC consulte plusieurs intervenants, dont des pêcheurs et des navigateurs de plaisance, dans le cadre de divers forums locaux, tels les Conseils consultatifs maritimes locaux et les groupes consultatifs de pêcheurs. La GCC participe également, à l'échelle nationale et régionale, aux conseils consultatifs maritimes canadiens dirigés par Transports Canada, de même qu'aux conseils consultatifs sur la navigation de plaisance.

Conseil consultatif stratégique (CCS) – présidé par la sous-ministre de Pêches et Océans Canada, le CCS se compose de sous-ministres des ministères et organismes qui bénéficient d'un soutien ou des services de la Garde côtière. Le rôle de ce conseil consiste à contribuer aux décisions stratégiques et aux commentaires sur le rendement en ce qui concerne la prestation des services de la GCC.

Notre cadre opérationnel :

La Garde côtière, les clients et les intervenants, ainsi que le gouvernement du Canada

La GCC ne fonctionne pas seule. Nous travaillons avec de nombreux autres clients et intervenants, au sein et à l'extérieur du MPO, et nos activités soutiennent les résultats que ces clients et intervenants cherchent à réaliser, ainsi que certains objectifs pangouvernementaux. Ces activités, ces liens et ces résultats escomptés sont présentés dans la figure se trouvant ci-dessous.

La Garde côtière offre ces services :

Aides à la navigation
Gestion des voies navigables
Services de communications et de trafic maritimes
Services de déglaçage
Recherche et sauvetage
Services d'intervention environnementale
Sûreté maritime
État de préparation opérationnelle de la flotte
Services de gestion du cycle de vie des biens
Collège de la Garde côtière canadienne

Garde côtière canadienne

Pour atteindre ces résultats pour les Canadiens...

- Mouvement sûr, économique et efficient du trafic maritime en eaux canadiennes.
- Flotte civile prête sur le plan opérationnel à offrir les programmes du gouvernement du Canada et à maintenir une présence fédérale.

Mesurés de cette façon...*

- Pourcentage des accidents impliquant des navires par rapport au nombre de navires autorisés.
- Mesure dans laquelle la GCC répond au besoin du gouvernement du Canada à l'égard d'une flotte prête sur le plan opérationnel.

* NOTA : La GCC s'est engagée à consulter les clients et les intervenants et à ajuster son cadre de mesure du rendement, incluant ses objectifs, en cas de besoin. En guise de mandataire, la GCC évaluera son rendement en fonction de la mesure dans laquelle elle réalise les objectifs de ses sous-activités.

Pour aider nos clients et intervenants à atteindre leurs propres résultats et objectifs :

Pour le MPO, ses trois résultats stratégiques :

Voies navigables sécuritaires et accessibles (directement)
Écosystèmes aquatiques sains et productifs (indirectement)
Pêches et aquaculture durables (indirectement))

Pour le gouvernement du Canada, ces deux résultats pangouvernementaux :

Croissance économique durable
Collectivités sécuritaires et protégées

Pour les autres ministères et organismes fédéraux:

Leurs propres résultats et objectifs.

(2) OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT

On a déterminé que les risques et les défis émanent de plusieurs sources à la GCC :

- L'examen du budget de services votés de 2006;
- Le rapport de 2007 de la vérificatrice générale;
- Une analyse de l'environnement effectuée à l'automne 2009; et
- Notre profil de risques de 2009.

En 2009, la GCC procédait à une mise à jour de son profil de risques. Cette démarche impliquait une analyse rigoureuse de l'environnement dans lequel nous évoluons, l'identification et l'évaluation des risques et des défis qui pourraient nous empêcher d'atteindre nos objectifs, ainsi que l'identification des mesures d'atténuation devant nous aider à gérer ces risques. Les risques sont demeurés pratiquement inchangés depuis le profil précédent, développé en 2006. Ces résultats ont été intégrés à notre exercice d'établissement des priorités et notre processus décisionnel.

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des initiatives principales...	qui sont décrites en détail...
Assurer la prochaine génération de ressources humaines* (également identifié dans le Profil de risques du MPO comme étant le capital humain) Jetant un regard sur les prochaines années, la GCC prévoit une augmentation des taux d'attrition. D'ici 2014, la GCC prévoit qu'environ 1372 employés (31 % de nos effectifs) quitteront l'organisation. Cela comprend la perte potentielle de 786 employés dans nos groupes à risque (officiers de navire, équipage de navires, agents des Services de communications et de trafic maritimes, technologues de l'électronique de la marine et communauté des ingénieurs), soit 57 % des départs prévus. La GCC prévoit relever ces défis en mettant l'accent sur des effectifs qualifiés et représentatifs, le perfectionnement et le soutien des effectifs, ainsi qu'une gestion juste et efficace. Les principales initiatives aideront à soutenir les efforts de recrutement et de maintien en poste dans les cinq groupes à risque.	Des effectifs qualifiés et représentatifs	À la page 16
	Perfectionnement et soutien des effectifs	À la page 18
	Une gestion juste et efficace	À la page 19
	Formation technique des Services de communications et de trafic maritimes	À la page 45
	État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC — Initiatives en matière de ressources humaines	À la page 65
	La communauté des ingénieurs	À la page 69
	Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne	À la page 71
Évolution de la demande des services de la Garde (également identifié dans le Profil de risques du MPO comme étant les attentes des intervenants) Malgré le repli économique récent à l'échelle mondiale, on s'attend à ce que le trafic maritime augmente à moyen ou à long terme. Ce trafic, ainsi que les progrès technologiques rapides dans l'industrie maritime, l'intensification de l'exploitation pétrolière et gazière en mer et les impacts du changement climatique, incluant la variation des niveaux d'eau et la possibilité de prolongation des saisons de navigation, comptent parmi les facteurs qui, selon nos prévisions, entraîneront une augmentation de la demande des services maritimes de la Garde côtière, incluant l'aide à la navigation, le déglaçage, la recherche et le sauvetage, SCTM, l'intervention environnementale et la gestion des voies navigables. La GCC doit également être en mesure de répondre aux besoins maritimes en évolution constante du gouvernement du Canada. La priorité croissante de l'Arctique, par exemple, suscitera des défis et des possibilités pour la GCC. Le défi que doit relever la GCC consiste à assurer un équilibre entre les besoins, les demandes et les attentes des Canadiens, des clients et des intervenants, et ce, à partir des ressources disponibles.	Mise à jour du plan de renouvellement à long terme de la flotte de la Garde côtière	À la page 20
	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	À la page 20
	Planification à long terme des infrastructures à terre	À la page 23
	Navigation électronique	À la page 25
	Consolidation de notre capacité de respecter nos obligations dans l'Arctique	À la page 26
	Examen des services de phares	À la page 38
	Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	À la page 41
	NAVAREA (Zones de navigation)	À la page 44
	Santé des océans	À la page 56
	Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC	À la page 75
	Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO	À la page 76

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des initiatives principales...	qui sont décrites en détail...
Infrastructure vieillissante*		
(également identifié dans le Profil de risques du MPO comme étant l'infrastructure physique)		
La flotte de 40 navires de la GCC vieillit, ce qui influence la fiabilité des navires ainsi que la capacité de répondre aux demandes des divers programmes. À mesure que les navires avancent en âge, le nombre de pannes augmente, ce qui entraîne une hausse des coûts d'entretien. Dans les derniers budgets fédéraux, la Garde côtière s'est vu remettre la somme de 1,4 milliard de dollars [plus 27,3 M$ pour l'aéroglisseur] afin de faire l'acquisition de 14 gros navires neufs et d'un aéroglisseur. Cependant, il lui faudra encore plusieurs années pour acquérir tous ces navires. On a prévu, dans le budget 2009, la somme de 175 millions de dollars, grâce au Plan d'action économique, afin de faire l'achat de 98 petits bateaux et barges, procéder au radoub et prolonger la durée de vie de cinq gros navires, dans le but de faciliter ainsi la transition.	Mise à jour du plan de renouvellement à long terme de la flotte de la Garde côtière	À la page 20
	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	À la page 20
	Plan d'action économique	À la page 22
	Planification à long terme des infrastructures à terre	À la page 23
Malgré des investissements considérables depuis 2003, la plupart de nos infrastructures à terre (comme les bases de la GCC, les aides à la navigation fixes, les tours de radio, les centres de SCTM, etc.) sont au-delà de leur durée de vie opérationnelle et continueront à se détériorer. Le défi consiste à faire l'acquisition et l'entretien des biens nécessaires afin de pouvoir ainsi offrir les services rendus nécessaires en raison du vieillissement des infrastructures ainsi que pour réagir aux changements technologiques rapides. Par exemple, les services de navigation délaissent les aides physiques traditionnels pour évoluer vers un service électronique plus moderne et basé principalement sur l'information.	Aides à la navigation au 21e siècle	À la page 37
	Entretien amélioré de la flotte actuelle	À la page 64
	Amélioration de l'entretien des biens à terre actuels	À la page 68
Fonctionnement d'une véritable institution nationale	Guide des systèmes de gestion du cycle de vie	À la page 67
Le rapport de la vérificatrice générale et notre propre examen interne des services votés ont révélé que nous devons uniformiser davantage la conception et la prestation de notre programme national tout en protégeant l'autorité opérationnelle et les responsabilités régionales.	Système de gestion des biens	À la page 67
	Amélioration de l'entretien des infrastructures à terre actuelles	À la page 68
	Protocoles de communication	À la page 75
	Identité accrue de la Garde côtière canadienne	À la page 76
Partenariats au niveau de la prestation des services*	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	À la page 20
(également identifié dans le Profil de risques du MPO comme étant les partenariats et la collaboration)		
La GCC compte sur l'aide de tierces parties pour réaliser les fonctions entourant la mise en œuvre des programmes et services de la GCC, comme les services ministériels, les achats ainsi que les acquisitions. La simplification des achats au fédéral constitue une priorité de premier ordre du gouvernement, alors que la Garde côtière doit travailler en étroite collaboration avec les autres ministères et organismes centraux du gouvernement afin de développer des processus plus rationalisés pour faire l'acquisition des biens et des capacités nécessaires à la prestation des services. L'organisme collabore également avec les autres ministères, organismes et bénévoles du gouvernement fédéral (dont la Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA) ainsi que d'autres intervenants) afin de contribuer ainsi à réaliser les mandats du fédéral pour les Canadiens. Le défi de la GCC à cet égard vise à accroître l'efficacité de nos partenariats.	Navigation électronique	À la page 25
	Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	À la page 41
	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime	À la page 59
	Centres des opérations de la sûreté maritime	À la page 59
	Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO	À la page 74

* *Identifié comme un risque important dans le Profil de risques de l'organisation de 2009 de la GCC.*

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des initiatives principales...	qui sont décrites en détail...
Gestion de l'information* (également identifié dans le Profil de risques du MPO comme étant l'information à des fins décisionnelles) Divers rapports, examens et exercices ont identifié l'amélioration nécessaire face à notre capacité d'acquérir, de mettre en application, de gérer et de diffuser l'information nécessaire à nos décisions touchant les activités, les opérations, l'entretien et les investissements, ainsi que pour mesurer le rendement. Cette information est indispensable pour faciliter nos opérations de tous les jours ainsi que pour prendre nos décisions stratégiques.	Planification à long terme des infrastructures à terre	À la page 23
	Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime	À la page 24
	Stratégie de recherche et développement	À la page 29
	Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC	À la page 75
Sûreté maritime Depuis septembre 2001, la GCC est un partenaire clé dans l'approche du Canada qui mise sur plusieurs organismes dans le domaine de la sûreté maritime. La GCC bénéficie d'un vaste mandat qui consiste à offrir un soutien aux autres ministères du gouvernement, alors que le gouvernement et les Canadiens s'attendent à ce que la GCC soit prête et capable d'intervenir pour appuyer les autres mandats du ministère en matière de sécurité. Par conséquent, la GCC s'est vu remettre un financement destiné précisément à la sécurité nationale afin d'apporter son soutien aux activités de sécurité maritime. Puisque la contribution de la GCC aux efforts de collaboration dans le domaine de la sécurité maritime constitue une des mesures de soutien proactif entrant dans le cadre du partenariat avec la communauté fédérale du renseignement et de l'exécution de la loi, il est important de définir clairement le rôle de la GCC au sein de l'organisation et à l'endroit de nos partenaires.	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	À la page 20
	Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime	À la page 24
	Consolidation de notre capacité de respecter nos obligations dans l'Arctique	À la page 26
	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime	À la page 59
	Centres des opérations de la sûreté maritime	À la page 59
	Système d'identification automatique	À la page 60
	Système d'identification et de repérage à longue distance des navires	À la page 60

** Identifié comme un risque important dans le Profil de risques de l'organisation de 2009 de la GCC.*

(3) NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT

Ayant réalisé des progrès considérables au cours des dernières années dans divers dossiers touchant la gestion et l'administration, la GCC est maintenant en mesure de s'attarder aux initiatives prioritaires qui constituent l'essence de la capacité de la Garde côtière de servir les Canadiens de façon efficace. Pour le *Plan d'activités de 2010-2013*, la GCC a simplifié et redéfini ses domaines prioritaires pour s'attarder sur les questions importantes qui concernent trois facteurs de réussite essentiels pour la Garde côtière, soit nos gens, nos biens et notre avenir.

En plus des priorités que nous abordons dans cette section, la GCC gère un vaste éventail d'opérations et d'activités au jour le jour, dont les détails sont présentés à la section 5.

Priorité 1 : Nos gens

Des effectifs qualifiés et représentatifs
Perfectionnement et soutien des effectifs
Une gestion juste et efficace

Priorité 2 : Nos biens

Mise à jour du plan de renouvellement à long terme de la flotte de la Garde côtière
Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange
Plan d'action économique
Planification à long terme des infrastructures à terre
Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime

Priorité 3 : Notre avenir

Navigation électronique
Consolidation de notre capacité de respecter nos obligations dans l'Arctique
Cadre de gestion de l'environnement
Examen stratégique
Stratégie de recherche et développement

Priorité 1: Nos gens

La force de la Garde côtière canadienne (GCC) réside dans le dévouement et le professionnalisme de ses employés. Ce sont nos effectifs qui façonnent la GCC pour lui donner la forme qu'elle a aujourd'hui. En effet, nos investissements à l'endroit de nos effectifs seront maintenus et, au cours des trois prochaines années, la GCC favorisera des effectifs qualifiés et représentatifs, le perfectionnement et le soutien des effectifs, ainsi que la démonstration d'une gestion juste et efficace.

La publication du Budget 2010 amène de nouveaux défis, mais nous restons déterminés à offrir aux Canadiens des services de haute qualité. La priorité 1 de ce Plan d'activités nous présente un survol de notre approche; d'autres détails opérationnels que l'on peut retrouver tout au long de cette publication et dans notre Plan stratégique des ressources humaines.

Des effectifs qualifiés et représentatifs

Les changements démographiques demeurent la principale influence que subissent nos effectifs, alors qu'un nombre croissant d'employés d'expérience à la GCC deviennent admissibles à la retraite et que la diversité de la population canadienne continue de croître.

Réalisations 2009-2010

- Augmentation de la représentation au sein des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi de 6,4 % par rapport à l'année précédente. Pour la première fois au cours des cinq dernières années, 30 % des effectifs de la GCC ont déclaré appartenir à un des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi.
- Annonce des possibilités d'emploi à la GCC, à l'interne et à l'externe, sous notre propre bannière.
- Finalisation d'un cadre d'apprentissage continu et de perfectionnement.
- Lancement de l'organisation normalisée en mai 2009 et amorce de la transition sur trois ans.
- Evaluation des résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux et communication des conclusions aux employés et aux syndicats.
- Établissement d'une Entente sur les services essentiels pour l'équipage de navires avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada.

Les cinq groupes à risque essentiels aux opérations (officiers et officières de navire, membres d'équipage, radiotélégraphie, ingénieurs et technologues de l'électronique) demeureront une préoccupation de premier ordre. Des mesures de recrutement particulières à chacun des groupes sont actuellement mises en œuvre. Celles-ci consistent, entre autres, à accroître le contingent d'élèves-officiers au Collège de la Garde côtière canadienne, à créer un deuxième bassin national d'agents des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), à embaucher davantage de technologues de l'électronique par l'entremise du Programme de perfectionnement des technologues de l'électronique de la marine, lequel permet aux participants d'acquérir les connaissances et les compétences requises pour occuper des postes de niveau opérationnel au sein de la GCC, à élaborer un plan d'action pour les effectifs de la communauté des ingénieurs qui comprend un programme de perfectionnement des ingénieurs, et à créer un programme de certification des membres d'équipage à partir du module de certificat des ingénieurs de la 3e catégorie. Chacune de ces mesures est expliquée plus en détail à la section 5 du *Plan d'activités de 2010-2013* et dans le *Plan stratégique des ressources humaines de 2010-2013.*

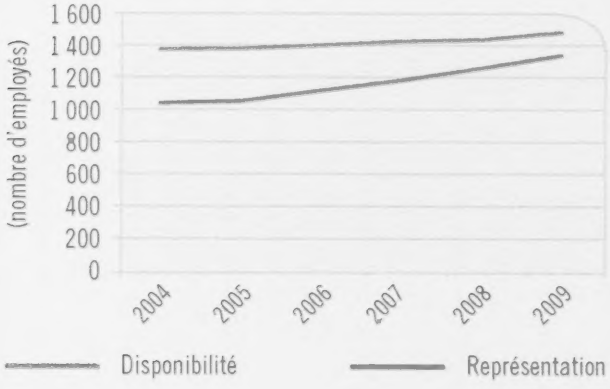
Tableau 1 : Répartition par groupe professionnel

Groupe professionnel	2009
Membres d'équipage de navires (SC)	1 368
Officiers de navires (SO)	906
Radiotélégraphie (RO)	362
Technologues en génie des systèmes électroniques (EL)	255
Génie (EN)	79
Soutien technique et scientifique (EG)	46
Commis aux écritures et aux règlements (CR)	231
Techniciens divers (GT)	344
Manœuvres et hommes de métier (GL)	277
Services administratifs (AS)	265
Direction (EX)	54
Gardiens de phare (LI)	114
Étudiants	18
Autres	146
Total	**4 465**

La GCC reconnaît que le recrutement constitue une occasion de créer une main-d'œuvre représentative de la population canadienne. Le *Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi de 2008-2011 du ministère des Pêches et des Océans* (PAG ÉE du MPO) constitue notre guide pour obtenir une main-d'œuvre représentative; il établit les lacunes au niveau de l'équité en matière d'emploi, les obstacles possibles à la réduction des lacunes, ainsi que les mesures à prendre pour surmonter ces obstacles. Le bulletin du PAG ÉE qui a été établi et adopté par la GCC en 2009 assure un suivi des progrès réalisés pour éliminer ces obstacles. Nous avons ainsi éliminé les obstacles pour les candidats des groupes visés par l'équité en matière d'emploi souhaitant obtenir des postes au sein du personnel navigant, notamment en supprimant la condition préalable d'une langue seconde pour les candidats du Programme de formation des officiers.

Nous présentons des membres des groupes désignés dans notre matériel promotionnel et nous offrons une dispense d'une durée de six mois à tous les employés nommés pour une période déterminée afin de leur permettre d'obtenir la certification sur les fonctions d'urgence en mer et de les encourager ainsi à entreprendre une carrière en mer. Nous avons également créé le Réseau opérationnel des femmes en vue d'offrir une tribune pour le partage d'information entre les femmes qui travaillent en mer. Pour la première fois depuis cinq ans, 30 % de nos effectifs ont déclaré faire partie d'un des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi. Comme le montre la figure 2, au cours des cinq dernières années, la représentation globale a augmenté de façon considérable dans les quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi. La GCC continuera de s'efforcer d'accroître la représentation de ces groupes, en s'attardant tout particulièrement aux personnes handicapées et aux membres des minorités visibles.

Figure 2 : Tendances nationales sur le plan de l'équité en matière d'emploi



Afin d'accroître notre représentation, nous continuerons d'améliorer nos outils de recrutement en fonction de nos besoins particuliers. À titre d'exemple, en 2009, la GCC été autorisée à annoncer ses possibilités d'emploi à l'interne et à l'externe sous sa propre bannière, plutôt que sous celle du MPO. Cette mesure permettra d'accroître la visibilité de la GCC au sein de la fonction publique et aidera les gens de l'extérieur du gouvernement à consulter les postes affichés à la GCC. En ayant une meilleure visibilité à l'extérieur de la GCC, nous serons en mesure d'atteindre un bassin plus important de candidats membres des groupes visés par l'équité en matière d'emploi et, par conséquent, d'améliorer notre représentation globale.

La page Possibilités d'emploi du site Web de la GCC a été améliorée pour présenter les cinq groupes à risque. Des trousses d'information pour le recrutement à la GCC, dans lesquelles on présente le vaste éventail des possibilités d'emploi stimulants au sein de l'organisation, sont en cours d'élaboration et seront finalisées et distribuées dans chaque région. Ces trousses comprendront également des conseils sur la façon de parcourir le processus de demande, sans compter que l'on pourra les utiliser lors de salons de l'emploi et d'autres activités de rayonnement. Cette année, nous continuerons de participer à l'initiative Partenaires du programme d'intégration au marché du travail à Vancouver (Colombie-Britannique) et à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

En 2010-2011, nous continuerons d'accroître notre capacité pour faire en sorte que des recrues et des employés qualifiés faisant partie des groupes visés par l'équité en matière d'emploi pourvoient les postes vacants au sein de notre organisation. Depuis 2005, notre représentation globale sur le plan de l'équité en matière d'emploi a augmenté en moyenne de 5 % par année. En 2010-2011, la GCC s'efforcera d'augmenter sa représentation globale aux fins de l'équité en matière d'emploi de 7 % en continuant d'embaucher à partir des groupes désignés et en favorisant la déclaration volontaire auprès de tous les employés.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Élaborer des documents de sensibilisation ciblant les personnes handicapées afin qu'elles envisagent une carrière en mer.	*PAG ÉE de 2008-2011 du MPO*	DG, Services de gestion intégrée des affaires (SGIA)
Distribuer des documents de sensibilisation dans le cadre de salons de l'emploi et d'activités de rayonnement en région aux étudiants de niveau secondaire et collégial et en insistant sur le besoin d'une main-d'œuvre diversifiée au sein de la GCC.	*PAG ÉE de 2008-2011 du MPO*[1]	Directeur exécutif (DE), Direction nationale du renouvellement des effectifs (DNRE)
Continuer de participer à l'initiative Partenaires du programme d'intégration au marché du travail à Vancouver (Colombie-Britannique) et à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).	*PAG ÉE de 2008-2011 du MPO*	CA, PAC; CA, T.-N.-et-L.
Accroître la représentation globale des groupes visés par l'équité en matière d'emploi de 7 %.		Membres du Conseil de gestion de la GCC

[1] Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Plan stratégique des ressources humaines de 2010-2013*.

Perfectionnement et soutien des effectifs

Afin d'offrir des programmes et services qui répondent aux normes les plus élevées qui soient, la GCC doit investir dans ses effectifs. Depuis le lancement du Système d'appréciation du personnel en 2008-2009, la GCC a poursuivi ses efforts de surveillance et de promotion d'examens réguliers du rendement et d'élaboration de plans d'apprentissage. Les plans d'apprentissage individuels constituent pour les gestionnaires et les employés de la GCC une excellente occasion de tenir une discussion axée sur les objectifs organisationnels, la gestion de carrière, ainsi que les besoins en matière d'apprentissage liés aux objectifs de rendement.

La formation est dispensée à la grandeur de l'organisation et les programmes nationaux de formation de base sont offerts au Collège de la Garde côtière canadienne. La GCC offre des programmes de formation qui permettent aux nouveaux employés ainsi qu'aux employés actuels de progresser. En 2010-2011, la GCC améliorera son programme d'orientation pour aider les nouveaux employés à s'intégrer plus rapidement au sein de l'organisation. De plus, parallèlement au Plan d'action pour les effectifs de la communauté des ingénieurs et au Programme de certification des membres d'équipage (voir la page 65), les gestionnaires de la Flotte encouragent le personnel navigant à acquérir de l'expérience de la gestion par l'entremise d'affectations par rotation dans des postes à terre. En outre, le Programme pilote de perfectionnement en leadership a aidé les participants à acquérir des compétences en leadership et à étendre leurs connaissances de l'organisation, et en 2010-2011, nous évaluerons ce programme pilote afin d'établir les prochaines étapes. La GCC mettra également en place un cours de perfectionnement à l'intention des agents actuels des SCTM.

En vue de procurer aux employés des occasions d'acquérir une expérience et un savoir organisationnel inestimables, la GCC fait appel à divers outils, comme des nominations intérimaires à court terme. Ces outils aident à préparer les employés à prendre part aux concours pour obtenir de l'avancement, sans compter qu'ils faciliteront, au bout du compte, la planification de la relève à la GCC.

En 2009-2010, la GCC a créé des budgets spécialisés pour la formation et le perfectionnement dans chaque région, ainsi que pour chaque fonction à l'administration centrale. Cette année, la GCC mettra en œuvre un système automatisé national cohérent qui permettra de recueillir et de saisir des données sur les besoins en matière de formation et de produire des rapports à cet égard. La GCC examinera également les normes de formation et les mesures du rendement dans le cadre d'un exercice de référenciation avec des organisations comparables. En outre, la GCC continuera d'encourager l'utilisation d'activités de formation dont les coûts sont entièrement récupérés, comme des activités de jumelage, des stages interservices, du mentorat et des cours en ligne.

L'amélioration de notre capacité dans les deux langues officielles demeure une priorité. Même si le prérequis touchant la connaissance d'une langue seconde ne s'applique plus aux candidats qui s'inscrivent au Programme de formation des officiers au Collège de la Garde côtière canadienne, nous consoliderons nos capacités actuelles dans le domaine de la formation en langue seconde au Collège pour nous assurer que les élèves-officiers qui obtiennent leur diplôme répondent aux exigences en matière de langues officielles. Il est important d'assurer un équilibre entre une gestion juste, transparente et équitable de la formation linguistique et les contraintes opérationnelles et financières de la GCC. En 2010-2011, nous mettrons en œuvre une approche structurée pour les demandes de formation linguistique de perfectionnement. En 2009, pour la première fois dans l'histoire de la GCC, nous avons atteint le plus haut pourcentage d'employés (96 %) respectant les exigences linguistiques de leur poste, ce qui démontre que les efforts déployés par l'organisation pour recruter des candidats bilingues et pour offrir de la formation linguistique portent leurs fruits.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Mettre en œuvre, pour tous les nouveaux employés, un programme d'orientation de la GCC mieux structuré.	SAFF	DE, DNRE
Évaluer le programme pilote de perfectionnement en leadership et déterminer les prochaines étapes.	SAFF	CA, T.-N.-L.
Mettre en œuvre un système automatisé national cohérent pour recueillir et saisir des données sur les besoins en matière de formation et pour produire des rapports à cet égard.	SAFF	DE, DNRE
Mettre en œuvre une approche structurée pour traiter les demandes de formation linguistique de perfectionnement.	SAFF	DE, DNRE; Membres du Conseil de gestion de la GCC

Une gestion juste et efficace

La GCC continuera de mettre l'accent sur des pratiques de gestion justes et efficaces. Les pratiques de dotation iront en s'améliorant alors que l'on comptera davantage sur la dotation collective et sur les bassins de candidats qualifiés, en plus de réduire le recours aux mesures d'emploi temporaire.

En réponse au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) de 2005, à la Révision des services votés de 2006 et au Rapport de la vérificatrice générale du Canada de 2007, la GCC a développé un modèle d'organisation normalisée qui permettra de s'assurer que l'organisation gère ses activités de manière juste et efficace. Le lancement de l'organisation normalisée en mai 2009 représente un jalon important pour la GCC, puisqu'il permettra d'assurer une prestation de services plus uniforme, de régler les anomalies en matière de classification et de voir à une distribution adéquate des ressources au sein de l'organisation. La mise en œuvre de l'organisation normalisée devrait être terminée au printemps 2012. La GCC continuera d'élaborer les outils nécessaires, de surveiller la mise en œuvre, ainsi que de mesurer les progrès réalisés et d'en faire part aux employés et leurs syndicats.

En 2009-2010, la GCC a évalué les résultats du SAFF de 2008 pour ensuite présenter ses conclusions aux employés et aux syndicats. Ce sondage a permis de relever trois points forts et trois points à améliorer. Les points forts sont la satisfaction au travail, le talent approprié au bon endroit et au bon moment, ainsi que des relations de travail positives et une communication efficace. Les trois points à améliorer sont le leadership de la direction, la dotation efficace et axée sur les valeurs, ainsi que les possibilités de carrière et d'avancement. Grâce à des consultations auprès des employés, des gestionnaires et des syndicats, la GCC a pu établir une approche coopérative fondée sur une plus grande participation des employés.

Au cours des prochaines années, la GCC examinera des méthodes créatives en vue d'accroître les taux de réponse au SAFF au sein de son personnel navigant, ce qui nous aidera à atteindre l'excellence en milieu de travail et dans les services que nous offrons aux Canadiens.

La GCC continuera de promouvoir le Système d'appréciation du personnel en surveillant les taux d'utilisation des examens du rendement pour le personnel à terre et en mer. De cette façon, on assurera un dialogue continu entre les gestionnaires et les employés en ce qui concerne les objectifs organisationnels et individuels.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Poursuivre la transition vers une organisation normalisée.	BVG Révision des services votés SAFF	Membres du Conseil de gestion de la GCC

Citation du commissaire attribuée à Mark Chin-Yee, Wade Stagg, Shauna Arman et Terri-Lynn Broomfield

Mark Chin-Yee, directeur général des Services techniques intégrés dans la région des Maritimes, fait appel à son influence pour que les effectifs de la GCC soient plus diversifiés et mieux acceptés. M. Chin-Yee participe au Comité consultatif sur la diversité de la région des Maritimes. Il a même poussé son rôle plus loin en assurant la mise sur pied de réseaux pour les femmes et les personnes handicapées.

De gauche à droite: Nancy Hurlburt (CA, Maritimes), Mark Chin-Yee.

Wade Stagg, Shauna Arman et Terri-Lynn Broomfield n'ont ménagé aucun effort pour accroître la représentation des femmes et des Autochtones au sein de la flotte, ainsi que pour favoriser les carrières du personnel navigant dans la région de T.-N.-L. Le groupe des surintendants de la marine s'est vu accorder une mention élogieuse pour avoir fait appel à des approches innovatrices dans le domaine de la gestion des ressources humaines afin de s'assurer que la flotte dispose d'une main-d'œuvre représentative possédant les compétences et l'expérience requises maintenant et dans l'avenir.

De gauche à droite: John Butler (CA, T.-N.-L.), Shauna Akerman, Wade Stagg, Terri-Lynn Broomfield.

Priorité 2: Nos biens

En tant qu'organisme opérationnel, la Garde côtière canadienne compte grandement sur sa flotte et sur les biens à terre afin d'offrir ses programmes et ses services maritimes qui sont essentiels pour les Canadiens.

La GCC gère un ensemble substantiel de biens physiques et techniques ayant une valeur de rechange de plus de 11 milliards de dollars. Ces biens incluent une flotte de navires de petite, moyenne et grande taille ainsi que des hélicoptères; des biens à terre et d'autres biens sur l'eau, comme les aides à la navigation fixes et flottantes, ainsi que des tours de communication; un parc de véhicules, des grues à terre et des chariots élévateurs, des systèmes informatiques adaptés à divers programmes, ainsi que des biens et des installations utilisés pour aider à répondre aux besoins de formation de la GCC au Collège de la Garde côtière.

Réalisations en 2009-2010

Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange

- Livraison du NGCC *Kelso*, un navire côtier de recherche halieutique, dans le cadre du renouvellement de la flotte.
- Octroi du contrat de construction de 9 navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH).

Plan d'action économique

- Octroi d'un contrat de construction de 5 bateaux de sauvetage à moteur de SAR de 47 pieds.
- Octroi de contrats de prolongation de la durée de vie des navires pour le NGCC *Limnos*, le NGCC *Tracy* et le NGCC *Barlett*.
- Octroi de contrats de conception pour trois navires scientifiques côtiers
- Octroi d'un contrat pour 51 des 60 petits bateaux dont 15 ont été livrés.

Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime

- Modernisation réussie du SIGTM et du système INNAV dans les centres des SCTM et installation de la plate-forme de formation technique au Collège de la GCC.

Malgré que ces biens soient essentiels à la réalisation des programmes et des services de la Garde côtière, ils sont généralement âgés et ont un coût d'origine d'à peine plus de deux milliards de dollars. Dans bien des cas, la flotte et les biens à terre ont dépassé leur durée de vie théorique. L'entretien et le remplacement de ces biens sont, par conséquent, d'une importance primordiale pour s'assurer que la GCC est en mesure de répondre à la demande actuelle et à la demande future prévue.

L'éventail des activités et des initiatives prévues que l'on présente ci-dessous dans le but de renouveler et d'améliorer la condition de nos immobilisations aura un impact direct sur la qualité et sur l'ampleur des efforts de prestation des services de la GCC, ainsi qu'au niveau du contrôle de nos coûts d'exploitation et d'entretien.

Mise à jour du plan de renouvellement à long terme de la flotte de la Garde côtière

Le Plan de renouvellement de la flotte (PRF) répond au besoin de renouveler la flotte de navires et d'hélicoptères de la GCC sur un horizon de 30 ans afin que la Garde côtière puisse continuer de répondre ainsi aux besoins actuels et futurs du gouvernement du Canada sur l'eau. On prévoit, dans ce plan, une flotte civile nationale de navires et d'hélicoptères construits d'après une structure précise, polyvalents dans la mesure du possible, dont l'utilisation et l'entretien sont plus efficaces, sans compter que ceux-ci sont mieux en mesure de répondre aux priorités changeantes, aux conditions environnementales, ainsi qu'aux exigences des programmes.

On a pratiquement complété les révisions au niveau du plan de renouvellement de la flotte en 2009-2010, et ce, selon nos engagements dans le plan d'activités de 2009-2012 de la GCC. Cependant, les nouvelles priorités du gouvernement ont incité la Garde côtière à repousser cet engagement à 2010-2011, selon les directions du gouvernement.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Continuer à développer le Plan de renouvellement de la flotte en conformité avec les directives du gouvernement.	DG, Flotte

Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange

Pour assurer la livraison réussie des navires dans le cadre du renouvellement de la flotte, la GCC a mis en place une organisation et des méthodes afin de réaliser des projets d'acquisition complexes. Tout au long des processus de planification et d'acquisition dans le cadre du renouvellement de la flotte, la GCC fera appel à des conseils stratégiques et aux services d'un avocat expert indépendant, en plus de consulter les organismes centraux pour s'assurer que l'on respecte les politiques et les exigences du Conseil du Trésor. Les mesures de contrôle interne et les fonctions d'analyse critique touchant la portée du projet, la gestion des dépenses et la production de rapports s'en trouveront rehaussées grâce à l'actuelle direction des Grands projets de l'État (GPÉ), un centre d'excellence pour la gestion des projets de renouvellement de la flotte, ainsi que le poste nouvellement créé de sous-commissaire de l'acquisition de navires. Ce modèle de gouvernance permet ainsi d'harmoniser la GCC avec les autres ministères, en plus

de contribuer à l'engagement du gouvernement envers l'industrie de la construction navale grâce à une approche à long terme en matière d'approvisionnement au fédéral.

Dans les récents budgets, la GCC s'est vu remettre le financement lui permettant d'acquérir jusqu'à 14 nouveaux gros navires au coût de 1,4 milliard de dollars, soit :

- 9 navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH);
- 3 navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH);
- 1 navire hauturier de sciences océanographiques (NHSO); et
- 1 brise-glace de catégorie polaire.

En septembre 2009, on a accordé à Irving Shipbuilding un contrat pour la construction de neuf NPSH.

Dans le budget 2010, on a également prévu un financement additionnel de 27,3 millions de dollars pour faire l'achat d'un aéroglisseur.

Navires de patrouille semi-hauturiers

Cinq des neuf navires de patrouille semi-hauturiers serviront principalement à appuyer le programme de conservation et protection du ministère des Pêches et des Océans dans les régions des Maritimes, du Québec et du Pacifique. Les quatre autres navires seront utilisés dans le cadre d'un programme conjoint avec la Gendarmerie royale du Canada afin de rehausser la sécurité maritime dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. La vérification détaillée des étapes de construction est presque terminée et on s'attend à ce que la fabrication du premier des neuf navires de patrouille semi-hauturiers débute au cours de la première moitié de 2010-2011. La livraison des neuf navires s'effectuera d'ici 2013.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Entreprendre la construction du premier de neuf navires de patrouille semi-hauturiers.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Livrer les trois premiers navires de patrouille semi-hauturiers.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2012-2013		
Livrer les six autres navires de patrouille semi-hauturiers.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ

Navires hauturiers de sciences halieutiques

Les trois NHSH remplaceront, sur les côtes est et ouest du Canada, les navires vieillissants de la Garde côtière. Ils procureront une plate-forme à partir de laquelle on peut mener des recherches scientifiques essentielles et assurer une gestion axée sur les écosystèmes. Le projet des NHSO en est actuellement à la phase de définition et on prévoit livrer tous les navires d'ici 2015.

En 2009-2010, on a finalisé les travaux de conception et procédé à la définition de l'étendue des travaux, en plus d'avoir développé les instructions et les directives de conception correspondantes. L'octroi d'un contrat d'élaboration d'un concept détaillé et du devis de construction aura lieu en 2010-2011.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Publier une demande de propositions concurrentielle et accorder une entente pour la conception de trois navires hauturiers de sciences halieutiques.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Obtenir l'approbation définitive de projet en vue de la présenter au Conseil du Trésor.		DG, GPÉ
Accorder la construction des navires hauturiers de sciences halieutiques.		DG, GPÉ
2012-2013		
Gérer la construction des navires hauturiers de sciences halieutiques.		DG, GPÉ

Navire hauturier de sciences océanographiques

Le projet de navire hauturier de sciences océanographiques consistera à faire l'acquisition d'un navire de rechange pour le plus gros navire scientifique de la Garde côtière canadienne, soit le NGCC *Hudson*, qui fut construit en 1963. Le remplacement de ce navire est essentiel pour permettre au MPO de remplir son mandat scientifique, ainsi que celui d'autres ministères et organismes du gouvernement. Le projet de NHSO en est actuellement à la phase de définition et on prévoit procéder à sa livraison d'ici 2013. En 2009-2010, on a finalisé les travaux de conception et procédé à la définition de l'étendue des travaux, en plus d'avoir développé les instructions et les directives de conception correspondantes. L'octroi d'un contrat d'élaboration d'un concept détaillé et du devis de construction aura lieu en 2010-2011.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Publier une demande de propositions concurrentielle et accorder une attente de conception de trois navires hauturiers de sciences océanographiques.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Obtenir l'approbation définitive de projet en vue de la présenter au Conseil du Trésor.		DG, GPÉ
Accorder le marché de construction des navires hauturiers de sciences océanographiques.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2012-2013		
Gérer la construction des navires hauturiers de sciences océanographiques.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ

Brise-glace de catégorie polaire

Un nouveau brise-glace de catégorie polaire, soit le NGCC *John G. Diefenbaker*, sera conçu et construit pour faire son entrée en service en 2017. Ce brise-glace remplacera le plus imposant des brise-glace lourds de la GCC, soit le NGCC *Louis S. St-Laurent*, qui approche de la fin de sa durée de vie utile et dont on prévoit procéder au démantèlement en 2017.

En 2009-2010, suivant l'approbation préliminaire de projet réalisée par le Conseil du Trésor, les activités de projet du brise-glace de catégorie polaire visaient, entre autres, à finaliser le profil de la mission, à consulter les intervenants et à valider les exigences opérationnelles. On prévoit à l'heure actuelle procéder à l'élaboration d'un concept en 2010-2011, ce qui sera suivi par les efforts de conception détaillée.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Définir les exigences opérationnelles et développer le concept lié au nouveau brise-glace de catégorie polaire.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Octroyer le contrat de conception du brise-glace de catégorie polaire.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2012-2013		
Procéder à l'examen du concept final.		DG, GPÉ

Aéroglisseur

Le nouvel aéroglisseur récemment annoncé remplacera le NGCC *Penac*, qui se trouve à la base d'aéroglisseurs Sea Island de la Garde côtière canadienne à Richmond, Colombie-Britannique. Celui-ci permettra de réaliser les missions de recherche et sauvetage dans la région, alors que la GCC pourra ainsi continuer de réaliser son mandat et d'entretenir ses niveaux de service actuels. Un contrat pour la construction de l'aéroglisseur sera octroyé en 2010-2011, alors qu'on prévoit procéder à sa livraison vers la fin de 2012.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Octroi du contrat de construction d'un aéroglisseur.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Gestion de la construction de l'aéroglisseur.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ
2012-2013		
Acceptation de la livraison de l'aéroglisseur.	VG Budget de services votés	DG, GPÉ

Plan d'action économique

Dans le budget 2009, le gouvernement du Canada a remis au ministère des Pêches et des Océans un financement direct de l'ordre de 392 millions de dollars pour la construction et la réparation des biens du ministère, alors que 175 millions de dollars de ce montant sont destinés à l'acquisition et à la réparation de navires pour la flotte de la GCC. Puisqu'il s'agit d'un des programmes du MPO qui ont obtenu un financement dans le cadre du Plan d'action économique (PAÉ), la GCC a réagi en favorisant les projets d'achat des navires et les activités d'entretien pour ainsi rehausser ou préserver la capacité de la GCC de répondre aux besoins actuels et futurs sur l'eau du gouvernement du Canada. Les projets relevant du PAÉ comprenaient la construction et la mise en service de cinq bateaux de recherche et sauvetage à moteur de 47 pieds, la prolongation de la durée de vie de divers navires de la GCC, l'achat de barges environnementales et de petites embarcations, sans compter les activités additionnelles de radoub et d'entretien des navires. En plus de procurer à la GCC le financement nécessaire et d'améliorer l'état des biens, ce travail permet également de créer ou de préserver des emplois dans les domaines de la construction navale et autre. Les travaux ont débuté en 2009 et se termineront le 31 mars 2011.

En 2009-2010, le gouvernement du Canada octroyait à Victoria Shipyards Limited un contrat de construction de cinq embarcations de recherche et sauvetage de 47 pieds. Il a également accordé des contrats de prolongation de la durée de vie des navires pour le NGCC *Limnos* (un contrat de 7 millions de dollars à Heddle Marine de Burlington, Ontario) et le NGCC *Tracy* (un contrat de 6,9 millions de dollars à Verreault Navigation de Les Méchins au Québec). En ce qui concerne le contrat de prolongation de la durée de vie du navire NGCC *Bartlett*, on a accordé un contrat de première phase d'une valeur de 1,3 million de dollars pour réaliser des travaux préliminaires à Allied Shipyards de North Vancouver, C.-B., ainsi qu'un contrat de la deuxième phase visant à réaliser les principaux travaux de prolongation de la durée de vie pour un montant de 15,5 millions de dollars également à Allied Shipyards en octobre 2009. Les travaux ne devraient prendre fin qu'en mai 2010. La prolongation de la vie du navire NGCC *Bartlett* a été terminée en mai 2010.

Les contrats de conception de deux navires scientifiques côtiers de 22 mètres et d'un autre de 25 mètres ont été octroyés à la société Robert Allen Limited de Vancouver. Les travaux de construction commenceront en 2010-2011. Les plans des barges d'intervention environnementale ont été livrés à Robert Allen Limited et un contrat pour la construction de 30 barges est en cours. Les barges d'intervention environnementale seront construites et livrées au cours de l'exercice 2010-2011. Les contrats ont été octroyés pour 51 des 60 petits bateaux dont l'acquisition est prévue, desquels 15 ont déjà été livrés. Toutes les activités de carénage PAE prévues pour 2009-2010 ont été achevées.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Approbation et livraison des cinq bateaux de recherche et sauvetage à moteur de 47 pieds.	DG, GPÉ
Adjudication du contrat et prolongation de la durée de vie des navires suivants : • NGCC *Cape Roger* • NGCC *Tanu*	DG, STI
Approbation et acceptation de la livraison de deux navires côtiers de sciences halieutiques de 22 mètres et du navire côtier de sciences halieutiques de 25 mètres.	DG, STI
Planification et réalisation de 19 millions de dollars d'activités additionnelles de radoub (représentant un travail sur 35 navires).	DG, STI
Approbation et livraison de 30 barges d'intervention environnementale de rechange.	DG, STI
Achat et acceptation des autres petites embarcations, pour un total de 60.	DG, STI

Planification à long terme des infrastructures à terre

La GCC gère des biens à terre d'une valeur de 1,6 milliard de dollars dans le cadre des programmes des aides à la navigation et des Services de communication et de trafic maritimes. Même si la planification de court à moyen terme des infrastructures à terre est intégrée au Plan d'investissement intégré de la GCC, la valeur et l'importance de ces biens justifient également l'élaboration d'un plan à long terme.

Le plan à long terme des infrastructures à terre comportera un plan de 15 ans concernant les investissements nécessaires au niveau des immobilisations dans le but d'assurer la fiabilité et la disponibilité des biens à terre de la GCC. Dans ce plan à long terme, on abordera les préoccupations touchant la capacité de la GCC de procurer de l'information sur l'état des aides à la navigation et des infrastructures, ainsi que sur sa capacité de planifier et de prioriser les activités d'entretien, de remplacement et de dessaisissement, qui sont identifiées dans les profils de risques de l'organisation du MPO et de la GCC.

On procède actuellement à l'élaboration des plans relatifs aux catégories de biens et des rapports connexes sur l'état des biens pour les aides à la navigation et les Services de communication et de trafic maritimes. Ces plans renferment des recommandations sur la gestion du cycle de vie des biens en fonction de l'âge et de la durée de vie en service prévu du bien, de son état actuel, ainsi que des pratiques recommandées au niveau de l'entretien. Ces plans sur les catégories de biens et les rapports sur l'état des biens constitueront la base du plan à long terme.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Produire un rapport sur l'état des biens (évaluation de haut niveau des biens) concernant les aides à la navigation.	DG, STI
Produire un rapport sur l'état des biens (évaluation de haut niveau des biens) concernant les SCTM.	DG, STI
Présenter un plan de catégories d'immobilisation pour les aides à la navigation.	DG, STI
Présenter un plan de catégories d'immobilisation pour les SCTM.	DG, STI
2011-2012	
Publier un plan à long terme pour les infrastructures à terre	DG, STI DG, SM

Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime

La Garde côtière (GC) exploite actuellement deux systèmes distincts au Canada en matière de gestion du trafic maritime, mais elle évolue présentement vers un système unique d'information sur la gestion du trafic maritime à l'échelle nationale. Il s'agit du système de soutien aux opérateurs de trafic maritime (SSOTM) sur la côte ouest et du système d'information sur la navigation maritime (SINM) pour le reste du Canada. En 2009-10, on a modernisé le SINM afin de procurer la fonctionnalité et l'interface essentielles avec le système d'identification automatique (SIA). On a alors déployé en avril 2009 le SINM modernisé dans tous les centres des SCTM de l'est du Canada. On a ensuite modernisé davantage ce SINM opérationnel en mars 2010 afin d'intégrer la fonctionnalité d'exploitation nécessaires pour permettre une gestion efficace du trafic maritime. Le déploiement de la version modernisée la plus récente du SINM, ainsi que l'installation du nouvel équipement nécessaire dans les centres des SCTM de la région du Pacifique permettra de retirer le SSOTM du service en 2010-2011. Cette initiative procurera à la GCC le même système opérationnel pour la gestion du trafic maritime à la grandeur du Canada. On a également installé une plate-forme de formation technique du SINM au Collège de la GCC afin de pouvoir former le personnel de soutien technique des STI.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Compléter la formation opérationnelle sur la version modernisée du SIGTM-SINM sur la côte ouest.	DG, STI DG, SM CA, Pacifique
Mettre le SIGTM-SINM en service sur la côte ouest, retirer du service le SSOTM et éliminer ensuite l'ancien équipement.	DG, STI DG, SM CA, Pacifique

Citation du commissaire attribuée à William Conway et à l'équipe du Mamilossa

William Conway s'est mérité une mention élogieuse parce qu'il a réalisé cette tâche difficile qui consistait à diriger les Services techniques intégrés pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador à l'occasion du déploiement du NGCC *Terry Fox* et lors de la gestion simultanée des projets de radoub du NGCC *Terry Fox* et du NGCC *Henry Larsen*. Les efforts qu'il a déployés en planifiant le soutien technique et logistique des navires sur le plan du génie maritime ont permis de réaliser une transition des plus harmonieuses. On est ainsi parvenu à compléter à temps le radoub de ces navires qui ont pu respecter leurs engagements dans l'Arctique.

De gauche à droite: John Butler (CA, T.-N.-L.), William Conway.

L'équipe du projet Mamilossa, qui se compose de 5 membres, était chargée de représenter les intérêts de la Garde côtière canadienne suivant l'adjudication d'un contrat en Angleterre pour la construction, et ce, pendant les essais et l'expérimentation en Angleterre en vue de la livraison d'un aéroglisseur de type 88/400, qui se trouve maintenant dans la région du Québec. L'équipe de projet s'est déplacée en Angleterre pour y assister à des réunions techniques et de production, ainsi que pour surveiller les travaux de construction de l'aéroglisseur qui se sont déroulés sur une période de 30 mois, jusqu'au moment de la livraison.

À la suite des essais réussis en Angleterre, l'embarcation a fait l'objet d'une acceptation provisoire dans ce pays au mois de février 2009, pour être ensuite acheminée au Canada et acceptée à Trois-Rivières, Québec, en mars 2009. Les efforts déployés par cette équipe de projet pour livrer l'embarcation tout en respectant le budget et le délai méritent une mention élogieuse de la part du commissaire.

De gauche à droite: René Grenier (sous-commissaire aux opérations), Frank Jess, Daniel L'Heureux, Charlene Whittaker en remplacement de Wayne Cottle, Yves Marchand, Darlene Lefebvre, George Da Pont (commissaire).

Priorité 3 : Notre avenir

Les développements externes récents en rapport avec l'économie, la sécurité nationale, la technologie et le changement climatique redéfinissent les activités et l'environnement opérationnel de la Garde côtière. Lorsque combinés aux priorités en constante évolution de notre gouvernement et à la priorité propre de notre organisme qui consiste à améliorer la prestation des services, ces facteurs exigent que nous pensions de façon stratégique en ayant à l'esprit des buts à long terme. Cette façon de penser est essentielle afin de pouvoir dispenser les meilleurs conseils possibles sur ce que représente notre orientation future et sur ce à quoi la GCC devra ressembler dans l'avenir. En raison de la croissance de notre main-d'œuvre diversifiée, de nos immobilisations uniques, ainsi que de la vaste zone que nous desservons et des gens avec lesquels nous faisons des affaires, la Garde côtière travaille avec les communautés, les travailleurs et les organisations de partout au pays pour bâtir l'avenir économique du Canada.

Réalisations en 2009-2010

Navigation électronique

- Réalisation d'un sondage détaillé sur les besoins des utilisateurs dans le domaine de la navigation électronique.

Consolidation de notre capacité de répondre à nos obligations dans l'Arctique

- Entreprendre les transmissions, à titre d'essai, du système d'avertissement de navigation pour deux zones de navigation dans l'Arctique.
- Élaboration et validation des exigences opérationnelles pour le brise-glace de catégorie polaire.

Cadre de gestion de l'environnement

- Conclusion de l'ébauche du cadre de gestion de l'environnement.

Stratégie de recherche et développement

- Préparation d'une ébauche de stratégie d'innovation.

Notre rôle premier dans un tel contexte consiste à acquérir des capacités stables et renouvelées qui nous permettront d'offrir des services maritimes fiables et rentables à partir des moyens à notre disposition. Ces services doivent répondre aux besoins des Canadiens et des clients, en plus d'être disponibles lorsque viendra le temps de relever les défis et de tirer profit des possibilités qui se présenteront à nous, entre autres, dans l'Arctique. En aidant les autres à réaliser des progrès au sein de la communauté en général, la GCC consolide le rôle du Canada et le sien en tant qu'institution nationale. De plus, alors que la GCC accorde la priorité aux efforts visant à respecter les attentes des Canadiens en matière de services, elle doit s'occuper en même temps de sa propre transformation pour l'avenir en ne perdant pas de vue le renouvellement de ses propres effectifs et de ses nombreuses immobilisations.

L'énoncé de notre vision, notre mission et nos valeurs (page 5) constitue un aspect important du processus définissant notre orientation future, par exemple, dans le cadre de l'élaboration de la vision de l'Arctique en appui à la Stratégie pour le Nord du gouvernement, de la mise sur pied d'un cadre de gestion de l'environnement pour améliorer les résultats environnementaux associés à nos opérations, ainsi que la prestation d'un leadership continu à la grandeur du gouvernement en ce qui concerne les questions de navigation électronique. Un examen stratégique planifié des activités et des dépenses pourrait permettre à la GCC de mieux gérer ses dépenses, de moderniser et simplifier ses opérations internes, et de transformer notre façon de faire des affaires afin de produire ainsi des résultats plus intéressants pour les Canadiens. Nous jetterons également un regard nouveau sur notre stratégie de recherche et développement, ainsi que sur nos options de financement dans le cadre de notre engagement qui consiste à instaurer une culture axée sur l'innovation à la grandeur de la GCC.

Navigation électronique

L'Organisation maritime internationale (OMI) prévoit que la navigation électronique fera l'objet d'une mise en œuvre à l'échelle mondiale au cours des 10 à 15 prochaines années. Grâce à sa mise en œuvre de plusieurs projets pilotes, comme le projet MARINFO dans la région du Québec et AVADEPTH dans la région du Pacifique, la GCC est bien placée pour jouer un rôle de chef de file dans le domaine de la navigation électronique, tant au pays qu'à l'étranger, pour se tenir ainsi à l'avant-plan de sa mise en œuvre et influencer les normes internationales.

La mise en œuvre de la navigation électronique de façon coordonnée et organisée au Canada, qui implique la collaboration avec de nombreux ministères du fédéral et l'industrie de la navigation, permettra de rehausser considérablement la sécurité, en plus de procurer des effets positifs sur l'économie et d'améliorer la protection de l'environnement.

Qu'est-ce que la navigation électronique?

Comme l'a définie l'Organisation maritime internationale (OMI) :

La navigation électronique signifie la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés d'information maritime à bord et à terre par voie électronique visant à améliorer la navigation d'une aire de mouillage à l'autre et les services connexes, afin d'assurer la sécurité et la sûreté en mer ainsi que la protection du milieu marin.

En 2008-2009, la GCC a complété une vision stratégique interne pour la navigation électronique. La vision et la stratégie reposaient sur notre participation au comité de

navigation électronique de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) touchant la stratégie de mise en œuvre de la navigation électronique de l'OMI, ainsi qu'à un atelier national impliquant les principaux intervenants du fédéral. En 2009-2010, la GCC a procédé à un sondage détaillé sur les besoins des utilisateurs basé sur un sondage international élaboré conjointement par le Canada et l'Allemagne, avec la participation des États-Unis. Ce sondage fut réalisé à l'échelle nationale dans le cadre d'entrevues en personne avec l'aide d'une version en ligne afin de pouvoir maximiser le nombre de participants. Les résultats de ce sondage seront essentiels afin de déterminer les priorités nationales et pour faciliter la mise en œuvre à l'échelle nationale/internationale.

Sans rien perdre de son rythme en 2010-2011, la GCC entend élargir la participation d'autres ministères importants du fédéral dans la navigation électronique, comme Transports Canada, Environnement Canada et le Service hydrographique du Canada pour ainsi collaborer avec eux afin d'élaborer une vision/stratégie fédérale de la navigation électronique et un plan de mise en œuvre de haut niveau. Pendant ce temps, la GCC entreprendra l'examen de ses divers systèmes d'information pour faire en sorte que les développements futurs tiennent compte des besoins de la navigation électronique.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Élaborer une vision/stratégie au niveau fédéral et un plan de mise en œuvre de haut niveau pour la navigation électronique, en consultation avec d'autres ministères.	VG	DG, SM

Consolidation de notre capacité de respecter nos obligations dans l'Arctique

Le retrait de la glace polaire, la demande mondiale de ressources et les perspectives d'une navigation tout au long de l'année suscitent des possibilités et des défis nouveaux pour le Nord. Les activités du MPO et de la GCC dans tous les secteurs jouent un rôle de premier plan dans le commerce nordique, la sécurité et la protection, le développement durable des ressources, notre compréhension et la protection des écosystèmes et des habitats arctiques, ainsi que dans les efforts visant à faciliter la quête des peuples nordiques souhaitant accroître leur prospérité économique. La Garde côtière canadienne sert de plate-forme pour plusieurs de ces activités, en plus d'assumer certains rôles essentiels dans l'Arctique dans le cadre de son propre mandat.

Nos activités dans l'Arctique, dont plusieurs sont réalisées en partenariat avec d'autres instances, comprennent :

- Escorte de navires commerciaux dans la glace pour assurer l'accès aux communautés nordiques.
- Soutien aux efforts scientifiques, comme la cartographie hydrographique et les sciences maritimes.
- Entretien des aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadien.
- Responsable des premières interventions lors des incidents de pollution au nord du 60e degré de latitude.
- Prestation de services maritimes dans les domaines de la recherche et du sauvetage.
- Exploitation de deux centres saisonniers de Services de communications et de trafic maritimes dans l'Arctique, soit l'un à Inuvik à l'ouest et l'autre à Iqaluit, à l'est.
- Radiodiffusion des renseignements météorologiques et des avertissements pour la navigation.
- Livraison d'aliments, de marchandises et de carburant dans les endroits éloignés où les navires commerciaux ne s'aventurent pas.
- Réalisation d'exercices conjoints avec le ministère de la Défense nationale (opération Nanook en 2008).
- Sensibilisation à la réalité dans des eaux dans l'Arctique grâce aux initiatives d'identification de navires et de suivi de la sécurité.

La GCC est fière de ses antécédents en matière de services offerts aux Canadiens dans l'Arctique et dans les régions nordiques. Année après année, de la fin juin au début de novembre, la Garde côtière déploie un brise-glace léger, deux brise-glace lourds et trois brise-glace moyens dans la région arctique. En plus des officiers et de l'équipage qui prennent place à bord de ces navires, près de 70 employés supplémentaires de la GCC sont affectés chaque saison aux opérations nordiques dans la région du Centre et de l'Arctique.

La Garde côtière canadienne constitue un des symboles les plus reconnaissables de la présence canadienne en consolidant notre souveraineté dans l'Arctique grâce à son personnel et à ses biens présents dans le Nord canadien et en jouant un rôle particulier dans le domaine de la navigation maritime nordique. En plus des activités des autres divisions du MPO, la Garde côtière favorise les buts de la Stratégie pour le Nord du gouvernement, tout en faisant en sorte que les voies navigables dans l'Arctique demeurent ouvertes, sécuritaires et propres. Un nombre d'initiatives de la GCC sont en cours :

- Le budget des dépenses de 2007 prévoyait un financement de l'ordre de 2,2 millions de dollars en trois ans pour la Garde côtière canadienne afin d'accroître la capacité d'intervention du Canada dans les cas de déversements de pétrole en mer dans la région de l'Arctique. En 2009-2010, la Garde côtière a complété la distribution des trousses d'équipement d'intervention

environnementale nécessaires et commencé la distribution dans le Nord (voir page 56).

- En 2007, l'Organisation maritime internationale (OMI) a également confirmé le rôle du Canada en tant que coordonnateur international et pour émettre des avertissements en matière de navigation dans deux zones de navigation (NAVAREA) de l'Arctique. Il s'agit de zones géographiques à l'intérieur desquelles on coordonne la transmission d'avertissements, en matière de navigation, aux autres marins et communautés. En 2009-2010, la Garde côtière finalisait la planification des services internationaux. Grâce au budget 2010 qui procure à la Garde côtière un montant de 2,2 millions de dollars sur deux ans, nous prévoyons entreprendre la phase d'essai initiale du service à l'été 2010. Nous procéderons au lancement du service de transmission NAVAREA en 2011-2012 (voir la page 44).
- Avec la mise en œuvre du Système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN), la GCC est actuellement la seule entité d'importance qui recueille des renseignements sur le trafic maritime dans l'Arctique. Grâce au SIRLDN, la GCC est en mesure de suivre les navires au nord du 84e degré. Cette capacité unique permet à la GCC d'apporter une contribution essentielle à la sécurité et la protection marines dans l'Arctique.
- En 2008, le gouvernement prenait la décision de remplacer le brise-glace le plus apte dans l'Arctique, soit le NGCC *Louis S. St-Laurent*, construit en 1969, pour le retirer du service en 2017. Dans son budget 2008, il prévoyait la somme de 720 millions de dollars pour faire l'achat d'un nouveau brise-glace de catégorie polaire doté d'une capacité de déglaçage plus impressionnante que celui qu'il remplace, permettant ainsi de l'utiliser sur de plus longues périodes dans l'Arctique. Ce nouveau navire permettra à la Garde côtière de poursuivre ses efforts avec une efficacité accrue dans le but de consolider et protéger la souveraineté du Canada dans l'Arctique (voir la page 26).

En appui à l'actuelle et la future Stratégie pour le Nord du gouvernement dans le but d'assurer une approche stratégique dans le cadre de ses propres activités, la Garde côtière est en train d'officialiser une approche intégrée au niveau de ses rôles dans l'Arctique. Une priorité stratégique du MPO et de la GCC en 2010-2011 consiste à élaborer des stratégies intégrées dans l'Arctique pour le MPO et la Garde côtière, tout en poursuivant la mise en œuvre des initiatives actuelles dans le Nord. Ces démarches permettront au MPO et à la GCC de mieux assumer leur rôles importants dans le cadre de cette priorité gouvernementale qu'est le Nord et de mieux répondre aux obligations des utilisateurs des océans, des peuples nordiques ainsi que des partenaires et des intervenants à l'échelle internationale.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Établir les visions de l'Arctique, ainsi que les objectifs et des priorités intégrés à court et à long terme pour le MPO et la GCC.	Directeur exécutif, Direction des stratégies de l'Arctique

Cadre de gestion de l'environnement

Dans le cadre de la stratégie de développement durable (SDD) de 2007-2009 du MPO, la Garde côtière s'était fixé des engagements précis et volontaires afin d'améliorer les résultats environnementaux pour les Canadiens en réduisant sa propre empreinte sur l'environnement et en développant un système de gestion de la santé, la sécurité et l'environnement. En faisant appel à des normes et des spécifications, la Garde côtière jouera un rôle de chef de file en procédant à des achats et en réalisant des opérations écologiques au niveau de ses infrastructures marines et terrestres.

De façon plus précise, la GCC s'est engagée à :

- Élaborer un cadre de gestion de l'environnement pour les opérations internes afin de définir ainsi les principes et autres considérations nécessaires pour entreprendre de répondre aux exigences de réduction des émissions atmosphériques (comme les gaz à effet de serre), en plus de réaliser d'autres initiatives d'écologisation du gouvernement;
- Élaborer un ensemble de normes et de devis en matière d'environnement et de durabilité, parmi les meilleurs de l'industrie, ceux-ci étant basés sur des pratiques et des technologies modernes en matière d'environnement, ainsi que sur les pratiques exemplaires à l'échelle nationale et internationale pour procéder à l'achat des nouveaux biens de la GCC; et
- Tirer profit de l'expérience et des connaissances de la GCC et des autres organisations afin de réaliser un sondage de référence des biens physiques et des opérations de la GCC pour ainsi établir un repère en matière de durabilité environnementale et d'efficacité écologique.

De plus, pour mettre en pratique les programmes de santé et sécurité au travail (SST) et d'environnement au MPO, la GCC s'est engagée à élaborer et à mettre en œuvre un système de conformité touchant la santé, la sécurité et l'environnement (SSE) pour l'équipement, les installations

et les opérations à terre. Cette démarche consiste, entre autres, à élaborer et à mettre en place des pratiques et des procédures procurant à la GCC la capacité de démontrer sa conformité aux règlements en matière de SST et d'environnement.

En 2009-2010, on a complété une ébauche de cadre de gestion de l'environnement.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Développer le cadre du système de conformité SSE de la GCC pour l'endossement du Conseil de gestion.		DG, STI Sous-commissaire, Opérations
Développer un cadre de grille d'évaluation inspiré de la version provisoire Cadre de gestion de l'environnement	SDD	DG, STI
Préparer des procédures pour établir une grille d'activités à l'appui des politiques d'acquisition écologique de la GCC possiblement aussi pour les radoubs et la construction des nouveaux navires.	SDD	DG, STI
2011-2012		
Élaborer un ensemble de normes et de devis en matière d'environnement et de durabilité, parmi les meilleurs de l'industrie.	SDD	DG, STI avec l'appui du DG, GPÉ
Procéder à une étude de référence des biens et des opérations physiques de la GCC pour ainsi établir un repère en matière de durabilité environnementale et d'efficacité écologique.	SDD	DG, STI

Examen stratégique

En 2007, le gouvernement du Canada adoptait un nouveau système de gestion des dépenses dans le cadre d'un engagement continu visant à mieux gérer les dépenses gouvernementales. Ce système assure l'optimisation de toutes les dépenses du gouvernement. L'examen stratégique (ES), qui consiste dans l'évaluation sur un cycle de quatre ans de toutes les dépenses directes de programme, constitue un pilier essentiel de ce système. On a demandé ainsi à Pêches et Océans (MPO), incluant la Garde côtière, de procéder à un examen stratégique en 2010.

Conformément aux priorités énoncées dans le récent discours du Trône et dans le budget 2010, l'examen stratégique de notre ministère consistera à :

- Accroître l'efficacité et l'efficience en examinant des façons dont le ministère peut améliorer ou moderniser la prestation de ses programmes et services;
- Mettre davantage l'accent sur les rôles essentiels en nous assurant de confier la mise en œuvre de tous les programmes et services du ministère aux gens qui sont les mieux placés pour le faire; et
- Répondre aux priorités des Canadiens grâce à une harmonisation améliorée de tous les programmes et services du ministère avec les besoins des Canadiens.

L'examen stratégique constitue pour la GCC l'occasion de peaufiner notre vision de l'avenir. Nous sommes bien placés pour entreprendre cet examen en raison de notre examen des niveaux de service (NS), des sondages portant sur les besoins des utilisateurs de la navigation électronique, ainsi que de l'analyse des besoins de R et S, sans compter ce que nous avons pu réaliser dans le cadre stratégique des programmes que nous avons complété en 2009. Partant de ces connaissances, nous nous assurerons de procéder à un examen réussi de nos programmes et dépenses en 2010-2011.

Les efforts que nous avons déployés à ce jour afin de préparer l'organisation en vue de cet ES ont été considérables et nous poursuivrons dans la même voie jusqu'à l'automne 2010. Ainsi la coordination avec le MPO sera essentielle afin de préparer les recommandations du ministère en vue de leur examen dans le cadre des processus de planification budgétaire de 2011 du gouvernement.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Procéder à l'examen stratégique de la GCC dans le cadre du processus d'examen stratégique du MPO.	DG, SM

Stratégie de recherche et développement

La Garde côtière est déterminée à élaborer une culture d'innovation à la grandeur de l'organisation. Sous l'égide générale d'une stratégie d'innovation de la GCC, nous nous assurerons de mettre en place une culture, une gestion et un processus favorisant l'innovation, la pensée créatrice et le partage des connaissances. La Garde côtière reconnaît que la recherche et le développement, ainsi que l'innovation sont des éléments qui se renforcent mutuellement. Les succès des projets récents comprennent des travaux liés à la dispersion d'hydrocarbures dans les eaux envahies par les glaces et le développement de la prédiction du modèle d'espace libre sous la quille.

En 2009-2010, avec l'adoption d'un nouvel énoncé de mission pour la GCC, celle-ci s'est efforcée principalement d'entreprendre l'élaboration de sa stratégie d'innovation en mettant sur pied un groupe *Ginger*[1]. Cette équipe, constituée de membres de plusieurs régions et de divers programmes, a procédé à l'analyse nécessaire à la présentation de recommandations réalistes sur la voie à suivre, devant le Conseil de gestion de la GCC. Ces recommandations, en mettant l'accent sur les trois piliers du leadership, de la culture et du programme de R et D, visent à faire appel à la pensée innovatrice dans tous les aspects des fonctions opérationnelles, techniques et organisationnelles de la Garde côtière. Les résultats profiteront à l'ensemble de la GCC.

La priorité en 2010-2011 consistera à élaborer une Stratégie de R et D pour la GCC afin d'assurer des services favorables et stables en matière de recherche et développement. Cette démarche consistera, entre autres, à faire appel à des processus rationalisés d'approbation, de financement et de reddition des comptes aux projets de R et D, ainsi qu'à intégrer la planification de la recherche et du développement au cycle de planification intégrée de la Garde côtière. On s'attend à ce que ces efforts favorisent l'innovation dans divers domaines, comme la navigation électronique. Nous avons identifié cette initiative dans le Plan d'activités de 2009-2012 de la Garde côtière dans le but de contribuer aux efforts visant à améliorer notre façon de faire des affaires sur les plans opérationnel et stratégique. La stratégie nous permettra d'examiner plusieurs options de financement interne axées sur la reconnaissance, par la Garde côtière, de l'importance d'investir dans la recherche et le développement tout en tirant profit des partenariats.

Pour plus de détails au sujet des projets continus de R et D de la GCC, veuillez consulter l'annexe B.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaborer une stratégie de recherche et développement pour la GCC.	DG, SM
2011-2012	
Lancer la nouvelle stratégie de recherche et développement pour la GCC.	DG, SM

[1] Un groupe *Ginger* est un regroupement officiel ou officieux de gens au sein d'une grande organisation qui s'efforcent activement d'apporter des changements plus radicaux aux politiques, aux pratiques ou au niveau des titulaires en charge des fonctions de l'organisation, et ce, tout en appuyant les buts de l'organisation.

(4) PERSPECTIVE RÉGIONALE

Survol

La GGC opère dans 5 régions. Chaque région de la GCC est dirigée par un conseil d'administration, qui relève du commissaire et qui est chargé de diriger la mise en œuvre au jour le jour des programmes et des services de la GCC dans cette région. Alors que la planification de la GCC s'effectue à l'échelle nationale pour assurer une conception et une mise en œuvre uniformes des programmes, les régions sont responsables de la mise en œuvre de programmes.

Pour de plus amples renseignements au sujet de nos régions, veuillez consulter les sites Web suivants :

Terre-Neuve-et-Labrador :
www.ccg-gcc.gc.ca/f0003320

Maritimes :
www.ccg-gcc.gc.ca/f0003796

Québec :
www.marinfo.gc.ca/fr/general/accueil.asp

Centre et Arctique :
www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Centre_artique/accueil

Pacifique :
www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Pacifique

Alors que les cinq régions dispensent les programmes essentiels de la GCC, la priorité dans chaque région est différente, puisqu'elle dépend du climat, de la géographie et des besoins des clients. Par exemple :

- **La région de Terre-Neuve-et-Labrador** possède le plus grand port de traitement des hydrocarbures au Canada et, en raison de sa lucrative et grandissante industrie pétrolière en mer, des millions de tonnes de cargaisons possiblement polluantes et de carburant pour navires transitent dans ses océans tous les ans. La pêche demeure une préoccupation viable, alors que l'énergie hydroélectrique au Labrador est une nouvelle industrie dont les enjeux sont élevés. Des développements additionnels au Labrador (autoroutes, mines) pourraient mettre en péril les demandes de services de la GCC à l'avenir.
- **La région des Maritimes** présente les marées les plus hautes au monde (Baie de Fundy), l'industrie de la pêche la plus importante au Canada, ainsi que le premier terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) au pays. Puisque la baie de Chedabucto présente le trafic de navires-cargos le plus élevé au monde, la grande majorité étant attribuable aux produits du pétrole, le risque d'un déversement majeur d'hydrocarbures demeure très élevé. L'exploitation du canal Canso par la GCC est une caractéristique unique à cette région, tout comme notre responsabilité de l'île de Sable en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada.*
- **La région du Québec**, compte quatre des six principaux ports qui sont situés sur son territoire et contribue ainsi au caractère concurrentiel de la navigation et à la prospérité économique en assurant la navigation sécuritaire et accessible dans le golfe Saint-Laurent, et ce, jusqu'à Montréal. En raison de sa situation géographique, le fleuve Saint-Laurent représente une route commerciale stratégique qui nous amène au cœur du continent nord-américain. Le déplacement sécuritaire des navires à l'intérieur d'un chenal sinueux et étroit comme le fleuve Saint-Laurent constitue un risque énorme sur les plans de la sécurité et de la protection de l'environnement. Cela est encore plus évident en raison des 32 millions de tonnes de produits chimiques et de pétrole qui y transitent bon an, mal an. De plus, la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est difficile en raison des facteurs suivants : celui-ci est relativement peu profond alors qu'il présente des marées considérables, des courants variables et des conditions météorologiques imprévisibles, sans compter que les 1 200 kilomètres du fleuve sont recouverts de glace de décembre à avril.
- Les partenariats que **la région du Centre et de l'Arctique** entretient avec la Garde côtière américaine dans le cadre des programmes de déglaçage et des aides à la navigation sur les Grands Lacs procurent à l'industrie un service binational entièrement intégré. La région apporte également son soutien aux activités de transport maritime dans la partie est de l'Arctique pour le gouvernement du Nunavut.
- Avec ses 27 000 kilomètres de côtes et 560 000 kilomètres carrés d'océan, **la région du Pacifique** est le théâtre de près de 750 000 mouvements de navires chaque année. Il est difficile d'assurer la sécurité de ces mouvements puisque la météo peut varier de façon dramatique et être impitoyable le long des côtes de la Colombie-Britannique.

Principales initiatives

Terre-Neuve-et-Labrador

Services de la GCC sur la côte du Labrador

Le ministère des Transports et des Travaux publics a réalisé un projet pilote visant à offrir, à compter du mois de janvier 2010, un service de traversier entre Blanc-Sablon, Québec (région du détroit du Labrador) et Corner Brook, Terre-Neuve. Cette prolongation du service durera pendant toute la saison hivernale de 2010, à moins que l'état des glaces et la météo ne l'en empêchent.

La côte du Labrador étant ainsi accessible, on augmentera également les activités de transport vers l'Arctique canadien grâce à cette route. La région de Terre-Neuve-et-Labrador devra gérer cette demande accrue de sa clientèle. L'analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage de la GCC a permis d'identifier le besoin de ressources de SAR le long de la côte du Labrador. Enfin, la région de T.-N.-et-L. assurera une surveillance et une gestion étroites des attentes des clients (gouvernement provincial, industrie, habitants du Labrador, navigateurs et pêcheurs) attribuables à l'intensification des passages.

Maritimes

Dessaisissement des bases de la GCC

À la suite d'un examen des infrastructures du ministère qu'on a réalisé après la fusion du MPO et de la GCC en 1995, on a recommandé de procéder au dessaisissement des bases de la GCC à Saint John, Nouveau-Brunswick, ainsi qu'à Dartmouth, Nouvelle-Écosse. En 2009, la province de l'Île-du-Prince-Édouard manifesta son intérêt à faire l'achat des biens où se trouve la base de la GCC à Charlottetown afin d'y aménager un hôtel et un centre des congrès.

Les déménagements de la base de Dartmouth dans des installations gouvernementales nouvellement construites à l'Institut océanographique de Bedford (IOB) et de le la base de Saint John dans des locaux loués, auront lieu en 2011. L'année fiscale 2010-2011 sera consacrée à la planification et à la préparation en vue de procéder à ces changements importants afin de permettre ainsi une transition graduelle et pour qu'on puisse planifier une efficacité opérationnelle améliorée grâce à la colocation du MPO et des employés de la GCC à l'IOB.

Plan d'action sur les langues officielles

Dans la région des Maritimes, la GCC est chargée d'offrir les programmes et les services dans les trois provinces maritimes, incluant le Nouveau-Brunswick, qui est considéré comme une province bilingue. Reconnaissant les défis uniques qu'elle présente, la région accorde la priorité à une amélioration de sa capacité bilingue globale. De plus, c'est dans cette région qu'on retrouve les effectifs de la GCC les plus âgés au pays. La plupart des postes de direction dans la région sont bilingues, mais les titulaires des groupes de relève qui aspirent à ces emplois sont unilingues ou ne possèdent pas le niveau de bilinguisme exigé. Il en résulte alors des défis et des pressions additionnels en matière de formation axée sur le perfectionnement. La région des Maritimes s'efforcera principalement d'offrir une formation continue, de renouveler son approche en matière de formation en langue seconde axée sur le perfectionnement, tout en continuant de mettre en œuvre et de surveiller les mesures identifiées dans le plan d'action des langues officielles qu'on a élaboré en 2008 et de travailler en étroite collaboration avec le commissaire aux langues officielles pour s'assurer que nous respections nos obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles.*

Québec

D'ici l'automne 2010, nous aurons complété la dernière étape d'un projet pilote de formation en habiletés de gestion en situation de crise. Cet exercice de trois jours vise à intégrer les connaissances et l'expérience des gestionnaires et des personnes ressources nécessaires pouvant constituer une cellule de crise (constituée d'équipes prêtes à intervenir en cas d'urgence). Auparavant, les participants auront reçu une mise à jour sur les lois et règlements qui encadrent nos activités, ainsi que les éléments théoriques relatifs à la gestion de crise, au leadership et aux communications en situation de crise.

Il va sans dire que ce projet pilote entraîne une révision des modes de fonctionnement actuels. Si ce projet entrait dans notre culture d'entreprise, il impliquerait également une vigilance constante pour maintenir le niveau de préparation requis pour les gestionnaires et les partenaires qui seront appelés à constituer les cellules de crise.

Centre et Arctique

Au mois d'août 2010, la région du Centre et de l'Arctique (C et A) participera à une opération annuelle de souveraineté sous l'égide du ministère de la Défense nationale, soit l'opération NANOOK 2010. Cette opération doit avoir lieu du 6 au 26 août 2010 dans quatre régions de l'Arctique, soit Lancaster Sound, Frobisher Bay, Resolute et Pond Inlet. Les SCTM d'Iqaluit et le Centre des opérations régionales de l'Arctique (Sarnia) participeront au traitement des demandes reçues par la radio marine et au contrôle du trafic en tenant compte des principes de souveraineté. Les officiers de liaison régionaux seront postés à Yellowknife où ils feront partie de la force opérationnelle pendant toute la durée de l'opération.

Année après année, ces opérations deviennent plus complexes et se déroulent plus loin dans l'Arctique canadien, alors que le nombre de biens et d'effectifs

de la Garde côtière qui y participent ne cesse d'augmenter. Cette année, la présence et la surveillance accrues du fédéral dureront pendant toute l'opération. Afin d'appuyer cet exercice international, la région de C et A de la GCC fournira un certain nombre d'employés qui participeront pendant les trois semaines de l'opération, et ce, dans les quatre régions de l'Arctique.

La première partie de l'opération consistera dans un exercice militaire en compagnie des Forces canadiennes avec l'appui du NGCC *Henry Larsen* qui débarquera ses troupes sur la tête de plage de l'inlet Navy Board (région de l'inlet Pond). La deuxième partie de l'opération est axée sur un déversement provenant d'un navire sur la plage de Resolute. L'équipe régionale d'intervention environnementale procédera au déploiement d'un équipement transportable par air et mettra en place sa capacité de gestion sur place, alors que le personnel de formation et d'intervention s'installera au sein de la communauté pendant la majeure partie du mois d'août. À l'occasion du jour communautaire et pendant l'exercice qui implique l'ensemble du gouvernement, les membres du personnel de la direction régionale et des affaires publiques seront à Resolute afin de participer.

Pacifique

Le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN), composé des pays, tels le Canada, la Chine, le Japon, la Corée, la Russie et les États-Unis, favorisera la coopération multilatérale dans le Pacifique nord dans les domaines, comme la sécurité maritime, la sensibilisation au domaine maritime, la lutte contre le trafic illégal des drogues, la migration illégale, l'exécution des règlements de pêche, ainsi que les opérations combinées.

Dans le cadre du FGCPN, la GCC dirige une équipe canadienne formée de membres de divers ministères. Cette équipe comprend l'Agence des services frontaliers du Canada, Pêches et Océans, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada, dont les mandats reflètent les activités du forum.

En 2010, le Canada a accueilli le 11e FGCPN. La région du Pacifique de la GCC fut chargée d'organiser la réunion des experts qui s'est tenue à Victoria, C.-B., le 22 au 26 mars 2010, et planifie aussi la réunion du Sommet à Vancouver, C.-B., du 13 au 17 septembre 2010. Quatre-vingt-sept délégués participeront à cette réunion, qui comportera une séance plénière traduite dans cinq langues différentes.

En tenant ces événements, la GCC réalisera deux de ses engagements énoncés dans la section des « Activités internationales » du Plan d'activités de 2009-2012. Dans ces engagements, on identifie le commissaire adjoint de la région du Pacifique comme étant chargé d'accueillir la réunion des experts et le Sommet du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord.

(5) CE QUE NOUS FAISONS TOUS LES JOURS

Cette section porte, pour chaque sous-activité de l'AAP, sur les activités quotidiennes reliées aux programmes et aux services offerts aux Canadiens par la Garde côtière. Les aspects pour lesquels un important investissement est en cours y sont mis en évidence et ainsi que les principales initiatives visant à améliorer la mise en œuvre des programmes et des services.

Aperçu des ressources financières et humaines

Tableau 2 : Dépenses prévues de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Sous-activité de l'AAP	Salaires	Autres coûts d'exploitation et d'entretien (E et E)	Total des coûts d'exploitation	Immobilisations majeures	Subventions et contributions	Total des dépenses prévues*
Aides à la navigation	12 301,2	11 919,7	**24 220,9**	-	-	**24 220,9**
Gestion des voies navigables	2 997,5	6 434,5	**9 432,0**	-	-	**9 432,0**
Services des communications et du trafic maritimes	33 197,3	6 360,9	**39 558,2**	-	-	**39 558,2**
Services de déglaçage	948,6	18 375,3	**19 323,9**	-	-	**19 323,9**
Services de recherche et sauvetage	11 228,2	16 182,9	**27 411,1**	-	4 921,0	**32 332,1**
Services d'intervention environnementale	6 185,9	2 902,0	**9 088,0**	-	-	**9 088,0**
Sûreté maritime	5 788,3	6 463,3	**12 251,5**	-	-	**12 251,5**
Collège de la Garde côtière	8 063,0	4 349,1	**12 412,1**	-	-	**12 412,1**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière *	175 239,3	67 016,0	**242 255,2**	229 395,7	-	**471 650,9**
Services de gestion du cycle de vie des biens	53 463,7	25 856,7	**79 320,3**	57 799,9	-	**137 120,2**
Total	**309 413,0**	**165 860,4**	**475 273,4**	287 195,6	4 921,0	**767 390,0**

* *Les coûts d'E et E comprennent le carburant pour GPA, les Sciences et l'OPANO.*
** *Excluant les recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC).*

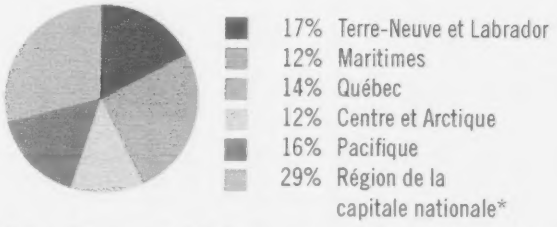
Tableau 3 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Sous-activité de l'AAP	Coûts d'exploitation directs des programmes	Affectation des coûts d'exploitation à partir de :		Coût total des services (exploitation)
		État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	Services de gestion du cycle de vie des biens	
Aides à la navigation	24 220,9	37 947,5	33 451,2	**95 619,6**
Gestion des voies navigables	9 432,0	965,6	682,9	**11 080,5**
Services des communications et du trafic maritimes	39 558,2	1 316,1	16 020,6	**56 894,9**
Services de déglaçage	19 323,9	39 421,7	9 353,5	**68 099,1**
Services de recherche et sauvetage	27 411,1	86 266,5	16 375,3	**130 053,0**
Services d'intervention environnementale	9 088,0	842,3	682,7	**10 613,0**
Sécurité maritime	12 251,5	14 595,6	2 575,7	**29 422,9**
Collège de la Garde côtière	12 412,1	-	178,4	**12 590,5**
Total pour les programmes de la Garde côtière	**153 697,9**	**181 355,3**	**79 320,3**	**414 373,5**
Sciences	N/A	37 040,6	-	**37 040,6**
Conservation et protection	N/A	23 859,3	-	**23 859,3**
Organisation des pêches de l'Atlantique du nord-ouest	N/A	-	-	**S/O**
Total	**153 697,9**	**242 255,2**	**79 320,3**	**475 273,4**

Tableau 4 : Nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) utilisé par sous-activité de l'AAP

Sous-activité de l'AAP	ÉTP au niveau de l'E et E	ÉTP au niveau des immobilisations majeures	Nombre total d'ÉTP
Aides à la navigation	205,0	-	**205,0**
Gestion des voies navigables	41,0	-	**41,0**
Services des communications et du trafic maritimes	436,0	-	**436,0**
Services de déglaçage	15,0	-	**15,0**
Services de recherche et sauvetage	175,0	-	**175,0**
Services d'intervention environnementale	86,0	-	**86,0**
Sécurité maritime	14,0	-	**14,0**
Collège de la Garde côtière	114,0	-	**114,0**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	2 724,0	23,0	**2 747,0**
Services de gestion du cycle de vie des biens	876,0	128,0	**1 004,0**
Total	**4 686,0**	**151,0**	**4 837,0**

Figure 3 : Affectations financières par région en 2010-2011



* *Le financement dans la RCN comprend un montant total de 18 millions de dollars en rapport avec les programmes nationaux. Ces fonds seront ultimement consacrés aux régions, mais on n'a toujours pas procédé à leur distribution.*

Services par sous-activité de l'AAP

Aides à la navigation

Le programme des aides à la navigation vise à procurer des aides à la navigation, comme les aides maritimes de courte portée, incluant des aides visuelles (aides fixes et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, comme le système mondial de localisation différentiel (DGPS). Les services offerts dans le cadre de ce programme assureront un accès à un système de navigation fiable, en plus de favoriser un environnement sécuritaire, accessible et efficace au secteur du transport maritime commercial, aux pêcheurs et aux navigateurs de plaisance. En tant que tel, ce programme constitue la pierre angulaire du système de navigation du Canada et il apporte un soutien essentiel à la réalisation de nombreuses priorités du gouvernement.

Réalisations en 2009-2010

Aides à la navigation...

- Compléter la modernisation de trois directives sur les aides à la navigation.
- Production d'un rapport de clôture du projet des aides à la navigation au 21e siècle.

Nos services...

Ce programme aide les marins à naviguer en toute sécurité et de façon efficace en :

- Exploitant un système d'aides à la navigation flottantes, fixes et électroniques;
- Surveillant la fiabilité et la pertinence du système canadien des aides à la navigation;
- Assurant la mise en application de normes nationales régissant les aides à la navigation;
- Procurant en distribuant des renseignements sur la sécurité, comme les Avis aux navigateurs (NOTMAR) et le Livre des feux du Canada; et
- En consultant régulièrement les clients à l'échelle locale en ce qui concerne les changements à tout système d'aide à la navigation pour s'assurer qu'on tient compte des commentaires des utilisateurs.

Le programme des aides à la navigation est offert par...

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC** qui définit et conçoit le système des aides à la navigation. Ces gens gèrent le service en développant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement des programmes. De plus, ils dispensent des conseils, des directives et une expertise en la matière, dans le cadre de forums intergouvernementaux et internationaux connexes. Le personnel des Services maritimes entretient également le site Web de la GCC consacré aux avis aux navigateurs, qui procure à ces derniers des renseignements de sécurité à jour sur la navigation.
  - **Le personnel des Aides à la navigation** de la GCC, qui occupe des emplacements stratégiques à la grandeur du Canada d'où il assume la responsabilité en ce qui concerne la prestation des aides à la navigation et de renseignements sur la sécurité de la navigation aux marins. De plus, on compte tout près de 109 gardiens de phare qui sont responsables des services dans les principaux phares de la GCC sur les côtes est et ouest du Canada.
- **La flotte de la GCC,** qui constitue le principal bien qu'on utilise dans le cadre du programme des aides à la navigation de la GCC, déploie et récupère les aides à la navigation flottantes (boucés).
- **La Direction des biens immobiliers du MPO,** qui est responsable de la gestion du cycle de vie de certaines des principales aides à la navigation.
- **Divers entrepreneurs,** qui viennent effectuer des travaux d'entretien complémentaires des bouées que réalise la flotte de la GCC.
- **Les Services techniques intégrés de la GCC,** qui procèdent à la mise en œuvre d'un système de gestion du cycle de vie pour s'assurer que les aides à la navigation électroniques et traditionnels sont capables, fiables et disponibles.

Nos clients...

Les principaux clients du programme des aides à la navigation sont l'industrie maritime, les navigateurs de plaisance, les pêcheurs commerciaux et les pilotes ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients pour s'assurer qu'ils comprennent les niveaux de service offerts dans le cadre du programme, identifier les lacunes en ce qui concerne la prestation des services et favoriser des échanges fructueux pour répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que les

attentes sont réalistes. Les systèmes d'aides à la navigation font l'objet d'un examen cyclique, alors qu'on évalue chaque système environ tous les cinq ans. L'engagement de nos clients s'effectue à partir des moyens actuels, comme le site Web de la GCC, les supports sur papier ainsi que différentes réunions et séances impliquant les représentants des régions. Nous impliquons également nos clients dans le programme grâce aux divers forums comme les réunions des conseils consultatifs maritimes nationaux et régionaux du Canada, les conseils consultatifs maritimes nationaux et locaux ainsi que le Conseil consultatif de la navigation de plaisance.

Fin du signal du LORAN-C

Le 7 janvier 2010, la Garde côtière américaine (USCG) annonçait la fin du signal du Loran-C américain et le retrait graduel du service de son infrastructure Loran-C qui débutera le 8 février 2010. Tous les postes Loran-C appartenant aux États-Unis devraient cesser de transmettre le 1er octobre 2010. Les systèmes Loran-C au Canada et aux É.-U fonctionnent en tandem. Lorsque les États-Unis procéderont à l'interruption du service, le système canadien deviendra hors d'usage. Par conséquent, le Canada procédera également au démantèlement de son système Loran-C en 2010.

Regard vers l'avenir...

La GCC continue de chercher des moyens de tirer profit des nouvelles technologies pour assurer la sécurité des navigateurs et pour répondre continuellement aux normes de service de ses clients. Grâce à l'initiative des aides à la navigation au 21e siècle de la GCC, le programme profite maintenant d'un système d'éclairage qui repose presque exclusivement sur des diodes électroluminescentes (DEL) et sur la technologie solaire à DEL. De plus, lorsque c'est possible, les bouées sont fabriquées de plastique, ce qui réduit considérablement la dépendance à l'égard des gros navires qui procède à leur déploiement et leur entretien dans les bases de la GCC. Nous continuons d'identifier des façons d'améliorer nos méthodes de prestation et de maintien des services, comme la mise en place de bouées éclairées en toute saison qui réduiront les besoins d'entretien et qui procureront aux navigateurs une capacité améliorée, tout particulièrement durant l'hiver. En 2010-2011, on complétera la modernisation des autres directives ayant trait aux aides à la navigation, et ce, dans le cadre du projet des aides à la navigation au 21e siècle de la GCC (page 38).

De plus, le programme favorisera l'effort que déploie le gouvernement en ce qui concerne l'entrée en vigueur de la *Loi sur les phares patrimoniaux*, dont principalement en adoptant un cadre devant guider la gestion des aides fixes de la GCC, ce qui comprend les phares. La ministre a également demandé un examen des services supplémentaires effectués par les gardiens de phare.

L'arrivée de la navigation électronique et les nombreuses possibilités qu'elle offre font également l'objet d'une surveillance afin d'identifier les impacts et les possibilités, comme l'adoption d'aides visuelles pour la navigation ainsi que le système d'identification automatique afin de mieux répondre ainsi aux besoins changeants de nos clients. Dans le cadre de ce programme, on s'efforcera également d'uniformiser les niveaux de service offerts aux clients dans les cinq régions de la GCC.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Développer des accords standardisés avec les fournisseurs de service pour définir les rôles et responsabilités.	DG, SM

Note : Les aides fixes à la navigation comprennent les structures telles que les phares et les feux à secteurs.

Services des aides à la navigation		
Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit... *	Avec ces objectifs...
Systèmes d'aides à la navigation à longue portée qui sont opérationnels **	Pourcentage de temps qu'une aide a fonctionné par rapport au temps de fonctionnement qu'on prévoyait (durée de mission) sur une moyenne de 3 ans	99%
Systèmes d'aides à la navigation à longue portée qui sont opérationnels **	Pourcentage de temps qu'un signal de DGPS est disponible par rapport au temps de disponibilité qu'on prévoyait (temps de mission)	99%
Fourniture de renseignements de sécurité sur la navigation qui concernent les cartes et les publications nautiques **	Pourcentage des publications actuelles des Avis aux navigateurs (NOTMAR) (12 éditions)	100%

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
Les systèmes d'aides à la navigation et l'information facilitent le déplacement sécuritaire et rapide du trafic maritime	Nombre de navires autres que des embarcations de plaisance impliqués dans des accidents maritimes en raison d'une collision (moyenne de 5 ans)	< 80

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc)*

Tableau 5 : Profil des ressources des services des aides à la navigation, 2010-2011

(en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador*	3 284,0	1 289,5	**4 573,5**
Maritimes	1 050,8	2 247,2	**3 298,1**
Québec	657,0	934,0	**1 591,0**
Centre et Arctique	983,6	3 046,0	**4 029,6**
Pacifique*	3 927,8	3 109,6	**7 037,4**
Région de la capitale nationale	2 398,0	1 293,3	**3 691,3**
Total des dépenses directes des programmes	**12 301,2**	**11 919,7**	**24 220,9**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	27 449,9	10 497,6	**37 947,5**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	22 546,9	10 904,3	**33 451,2**
Coût total des services	**62 298,0**	**33 321,6**	**95 619,6**

* *Les différences des salaires entre les régions sont principalement attribuables à la variation des activités au niveau des phares. Sur 246 phares d'importance au Canada, 51 sont dotés. La GCC entretient 23 phares dotés dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, 27 dans la région du Pacifique et, pour des raisons de souveraineté, 1 dans la région des Maritimes. Le Canada est l'un des quelques pays qui continuent de doter leurs phares.*

Principales initiatives

Aides à la navigation au 21e siècle

L'initiative des aides à la navigation au 21e siècle nous a permis de réaffirmer notre engagement envers l'innovation et l'amélioration continue, tout en préservant notre solide tradition de service et de sécurité. En 2009-2010, on a préparé un rapport de fin de projet en y soulignant les réussites de cette initiative et en décrivant les défis rencontrés. Plusieurs des initiatives de ce projet font maintenant partie des opérations régulières du programme des aides à la navigation. Par exemple, il est devenu normal, au sein de la GCC, de tenir compte des nouvelles technologies en appui à notre système d'aides à la navigation. La GCC travaille présentement à la mise à jour de ses directives touchant les aides à la navigation pour s'assurer qu'elles reflètent les nouvelles réalités technologiques et les besoins des navigateurs modernes. La modernisation de ces directives sera complétée en 2010-2011.

Engagement	En reponse à...	Responsable
2010-2011		
Compléter la modernisation des cinq dernières directives concernant les aides à la navigation.	VG	DG, SM

Examen des services de phares

Il reste au Canada 51 phares pourvus en personnel (27 en Colombie-Britannique, 23 à Terre-Neuve-et-Labrador et 1 au Nouveau-Brunswick). Celui du Nouveau-Brunswick (île Machias Seal) est conservé à des fins d'affirmation de souveraineté. La GCC a, en 2009, procédé à un plan consistant à automatiser et à progressivement ne plus pourvoir en personnel 50 phares en Colombie-Britannique ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador. La décision a été prise en se basant sur le fait qu'on avait depuis plus d'une décennie automatisé et cessé de pourvoir en personnel des phares ailleurs au pays, sans pour autant compromettre la sûreté maritime.

Des préoccupations ont été soulevées par certains intervenants à l'égard des services additionnels que fournissaient les gardiens de phare. En septembre 2009, la ministre a demandé à la GCC de procéder à un examen plus approfondi des services additionnels fournis par les gardiens sur les côtes est et ouest. En avril 2010, la ministre annonçait que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans (CPPO) procédera à cet examen.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Appuyer les efforts du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans dans le cadre de l'examen des services des phares.	**DG, SM**

Réinvestissement dans les biens

En 2010-2011, nous prévoyons consacrer la somme de 12,4 milliards de dollars aux projets d'immobilisations afin de procéder à la remise en état, la modernisation et/ou au remplacement de ces biens ou de leurs éléments : aides flottantes, structure mineure et majeure des aides fixes, aides visuelles et sonores et l'infrastructure du système de positionnement différentiel (GPS), de même que les sites connexes. Pour une description complète de ces projets d'immobilisations et des dépenses connexes, veuillez consulter l'annexe A.

Gestion des voies navigables

La navigabilité dans les eaux canadiennes dépend grandement des niveaux d'eau et de l'état du fond dans les chenaux de navigation. Les services de surveillance et d'entretien offerts dans le cadre du programme de gestion des voies navigables permettent à la GCC d'assurer un déplacement sécuritaire, économique et efficace des navires en eaux canadiennes. De plus, ces services favorisent l'entretien de certains chenaux de navigation, réduisent les risques dans le domaine de la navigation maritime et favorisent la protection de l'environnement.

Réalisations en 2009-2010

Services de gestion des voies navigables…

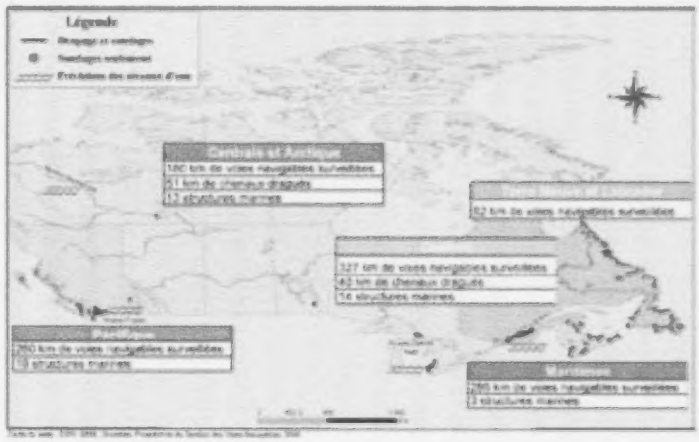
- Surveillance et présentation d'information aux utilisateurs sur l'état du fond dans les 19 principaux chenaux de navigation du Canada, ce qui areprésente un total de 823,9 km.
- Présentation de prévisions sur les niveaux d'eau pour les fleuves Saint-Laurent, St. Clair, Detroit, Fraser et Mackenzie.

Nos services…

- Surveiller la bathymétrie[3] en procédant à l'arpentage des chenaux commerciaux dans le but d'identifier les conditions du fond et les restrictions ou les dangers pour la navigation sécuritaire, ainsi que pour informer les navigateurs, les pilotes et autres intervenants.
- Présenter des prévisions sur la profondeur de l'eau dans les chenaux commerciaux des fleuves Saint-Laurent, Detroit et St. Clair, Fraser et Mackenzie.
- Gérer les opérations de dragage des chenaux dans certaines zones.
- Entretenir les structures marines, ce qui contribue à gérer les courants et les niveaux d'eau, le climat des vagues, la fraction de glace, les taux et les modèles de sédimentation, l'affouillement et l'érosion. Ces structures réduisent également les besoins reliés à l'entretien des chenaux et empêchent la formation d'embâcles, réduisant ainsi le besoin de recourir aux services de déglaçage de la GCC
- Présenter des directives et effectuer des analyses au niveau de la conception et de l'utilisation des chenaux; contribuer au contrôle international des niveaux d'eau dans le fleuve Saint-Laurent et exploiter le canal Canso.

Le programme de gestion des voies navigables est offert par…

- **Le personnel des Services maritimes de la GCC** qui définit et élabore le programme de gestion des voies navigables; il gère le service en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives dans le cadre de consultations et de communications. Ces gens analysent également les résultats des levés, calculent les prévisions de la profondeur de l'eau et informent les intervenants, en plus de gérer les projets de dragage. Le personnel de gestion des voies navigables planifie, surveille, évalue et améliore continuellement le rendement des programmes. De plus, il dispense des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
  - Le personnel de la GCC affecté à la **Gestion des voies navigables** offre des services d'un haut niveau de savoir-faire technique sur des questions liées au déplacement en toute sécurité des navires dans les eaux canadiennes. Plus particulièrement, il offre à l'industrie maritime des renseignements sur les conditions sous-marines qu'elle ne pourrait se procurer ailleurs. Ce personnel travaille dans tous les bureaux régionaux du MPO et à l'administration centrale.
- **Le Service hydrographique du Canada (SHC), la flotte de la GCC et Environnement Canada** qui offrent des services, comme les levés bathymétriques du fond et la présentation de prévisions de la profondeur de l'eau afin de permettre aux marins de planifier leur passage sécuritaire et efficace, ainsi que pour maximiser la cargaison de leurs navires.



[3] Bathymétrie – Mesure de la profondeur des étendues d'eau.

- **Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)** qui dispense des services comme les levés bathymétriques, le dragage ainsi que l'élimination adéquate des sédiments.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO**, qui assure la gestion du cycle de vie des structures marines
- **Les Services techniques intégrés de la GCC**, qui sont chargés de gérer le matériel du système de communication MARINFO.

Nos clients...

Les principaux clients du programme de gestion des voies navigables sont les marins, les pilotes, l'industrie de la navigation, les propriétaires et les exploitants de chenaux, les exploitants de traversiers et les pêcheurs, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. En vertu de ce programme, les clients doivent généralement partager sa vision et son orientation, identifier les lacunes apparentes ou les écarts existants au niveau de la prestation des services, en plus de favoriser des échanges fructueux pour répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que les attentes sont réalistes. Ceci est accompli en faisant appel aux moyens actuels, comme le site Web de la GCC et les divers supports imprimés, ainsi que des ateliers et des séances d'information. Les clients sont également informés lors des divers forums comme les réunions des conseils consultatifs canadiens nationaux et régionaux sur la marine.

Regard vers l'avenir...

Le programme de gestion des voies navigables est influencé par la tendance de construire des navires plus gros et plus rapides, ceci exerçant une pression croissante afin de maximiser les niveaux d'eau et les profondeurs des chenaux pour ainsi permettre de transporter une charge optimale, le changement climatique, les limites de manœuvre sécuritaire, ainsi que le besoin d'assurer un équilibre entre les intérêts environnementaux et économiques. Tous ces facteurs augmentent le besoin de maintenir à jour nos directives techniques aux fins de la conception, de l'entretien et de l'utilisation des chenaux commerciaux. Les utilisateurs continuent de demander à connaître les conditions précises des voies navigables comme les prévisions de la profondeur de l'eau et l'état du fond des chenaux.

Dans un tel contexte, les responsables du programme doivent être constamment à l'affût des innovations dans les technologies et les pratiques de gestion pouvant favoriser des opérations plus efficaces. Par exemple, le programme de gestion des voies navigables vise à produire deux directives nationales dans le but de définir clairement la prestation des services de levés et de dragage qu'il offre.

Des partenariats bien gérés contribuent également à la coordination efficace des activités du programme et aident à prévenir le recoupement des activités avec les partenaires internes et externes, par exemple entre TPSGC et le SHC (surveillance du fond des chenaux), ainsi qu'entre Environnement Canada et le SHC (prévisions sur la quantité d'eau disponible). Le partenariat avec la direction des Biens immobiliers au MPO en ce qui concerne l'entretien et la remise en état des structures marines constitue un exemple d'un partenariat bien géré. Parce que plusieurs de ces structures sont en mauvais état, on doit élaborer et mettre conjointement en œuvre un plan d'investissement qui les concerne.

Les responsables du programme de gestion des voies navigables évaluent et adoptent continuellement de nouvelles initiatives dans le but d'améliorer l'information qu'ils remettent à leurs clients. Par exemple, le programme est très étroitement lié au projet MARINFO dans la région du Québec, au service AVADEPTH dans la région du Pacifique, ainsi qu'au niveau de la définition et de la mise en œuvre de la navigation électronique à la GCC. On est également en train de finaliser, en consultation avec les principaux intervenants, une directive nationale précisant les levés bathymétriques qu'on offre pour les chenaux, l'identification de l'état du fond, ainsi que les restrictions ou les dangers afin de rendre la navigation plus sécuritaire.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mettre à jour les directives techniques de conception, d'entretien et d'utilisation des chenaux commerciaux.	DG, SM
Compléter et mettre en œuvre deux directives nationales concernant les services de sondages et de dragage.	DG, SM

Gestion de voies navigables

Offrent les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
Poursuite et gestion des opérations de dragage des parties canadiennes des chenaux reliant les Grands Lacs et le St-Laurent **	Pourcentage du nombre de kilomètres de chenaux dragués par rapport à la planification	100%
Levés des fonds des principales voies navigables commerciales **	Pourcentage du nombre de kilomètres de chenaux sondés par rapport à la planification	100%
Prévisions des niveaux d'eau **	Pourcentage de prestation en temps requis des prévisions bimensuels du niveau d'eau dans le Saint-Laurent (30 prévisions par année)	100%

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
La gestion des voies navigables et l'information contribuent à assurer l'accessibilité des principaux chenaux de navigation commerciale et contribuent à leur utilisation sécuritaire **	Entretien d'une moyenne de 5 ans en ce qui concerne le nombre de navires autres que des embarcations de plaisance impliquées dans un accident maritime attribuable à un échouement	<111

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ceg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc).*

Tableau 6 : Ressources en 2010-2011, Gestion des voies navigables (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	38,0	**38,0**
Maritimes	884,1	867,8	**1 751,90**
Québec *	1 109,80	3 716,10	**4 825,90**
Centre et Arctique	82,3	760,4	**842,7**
Pacifique	251,9	844,7	**1 096,60**
Région de la capitale nationale	669,4	207,4	**876,9**
Total des dépenses directes des programmes	**2 997,50**	**6 434,50**	**9 432,00**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	698,5	267,1	**965,6**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	460,3	222,6	**682,9**
Coût total des services	**4 156,30**	**6 924,20**	**11 080,50**

* *Comprend 4 600$ pour le dragage, un montant entièrement récupéré grâce aux recettes nettes en vertu d'un crédit.*

Principale initiative

Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent

Compte tenu de l'intensification du trafic maritime à laquelle on prévoit généralement assister dans l'avenir, les ports du Canada cherchent des moyens d'accroître leur compétitivité. Les représentants de l'industrie maritime nous ont informés de leurs plans de faire appel aux navires de la nouvelle génération post-Panamax[3], en particulier dans le chenal étroit du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Les navires post-Panamax ne répondent présentement pas aux directives de la GCC qui permettent aux navires de circuler dans les deux directions sur certains tronçons du chenal de navigation.

Sur demande des représentants de l'industrie maritime, on a procédé à une évaluation des risques pour aider à décider d'autoriser ou non les navires à barrot large à naviguer dans le fleuve Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal, et ce, en partenariat avec Transports Canada (TC) et l'Administration de pilotage des Laurentides, ainsi que des représentants de l'industrie de la navigation. On a complété une ébauche de rapport en 2009-2010. En 2010-2011, la GCC et TC analyseront les recommandations du rapport et proposeront les prochaines étapes, qui pourraient comprendre la mise en œuvre des recommandations, la justification d'analyses additionnelles, ainsi que toute autre mesure nécessaire afin de procéder à cette étude. Même si on l'avait prévue au départ en 2009-2010, cette analyse se déroulera en 2010-2011 avec Transports Canada.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Analyser les recommandations du rapport sur l'évaluation des risques en collaboration avec Transports Canada et les clients.	CA, Québec DG, SM

Réinvestissement dans les biens

Nous prévoyons dépenser 515 000$ en 2010-2011 dans le cadre de notre objectif à long terme qui consiste à rétablir les profondeurs cartographiées et les largeurs théoriques entières véritables des tronçons canadiens des chenaux qui relient les Grands Lacs. Veuillez consulter l'annexe A (page 87) pour une description complète du projet d'immobilisations et des dépenses connexes.

[3] Les navires Panamax sont ceux dont les dimensions permettent l'entrée dans les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax sont plus gros que les navires Panamax, de sorte qu'ils ne peuvent entrer dans ces écluses. La largeur de ces navires dépasse habituellement les 32,2 mètres.

Services de communications et de trafic maritimes

La sécurité des marins et la protection de l'environnement en eaux canadiennes dépendent, dans une grande mesure, de la diffusion efficace et opportune d'information. Comptant des centres situés partout au Canada, le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) constitue le fer de lance des communications à la GCC. En assurant la disponibilité d'un système de communications efficace en tout temps, ce programme contribue à la sécurité de la vie en mer, à la protection de l'environnement maritime, au déplacement efficace des navires dans les voies navigables, ainsi qu'à la présentation de renseignements essentiels et précis aux navigateurs. Ces services sont essentiels afin de pouvoir déployer rapidement et de façon efficace les équipes de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale dans les situations de crise maritime. Les SCTM constituent dans bien des cas l'unique moyen permettant à un navire de faire entendre son appel à l'aide.

Réalisations en 2009-2010

Services de communications et de trafic maritimes...

- Élaboration de profils de compétences pour les officiers des SCTM et les surveillants d'équipe.
- Vingt-et-une (21) nouvelles recrues ont été sélectionnées dans le cadre de deux processus de sélection à l'échelle nationale afin de participer au programme de formation des officiers des SCTM.
- On a entrepris la transmission, à titre d'essai, en vue d'un système d'avertissement de navigation pour deux zones de navigation dans l'Arctique.

Nos services...

- Gérer le trafic maritime en présentant de l'information et en venant en aide au moment opportun aux navires afin d'assurer leur sécurité et leur efficacité.
- Fournir des communications de détresse et de sécurité ainsi que de coordination destinés à détecter les situations de détresse, et assurer une assistance en temps opportun.
- Offrir des services de communication de sécurité et en cas de détresse afin de prévenir l'entrée de navires non sécuritaires en eaux canadiennes.
- Gérer un système intégré d'information marine qui met en branle le réseau d'intervention d'urgence et qui vient en aide aux autres ministères du gouvernement.
- Contribuer à sensibiliser les gens au domaine maritime en fournissant l'information des navires sur la sécurité maritime aux autres ministères du gouvernement ainsi qu'aux représentants de la GCC au sein des Centres d'opérations sur la sécurité maritime (COSM).

Le programme des Services de communications et de trafic maritimes est offert par...

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC** qui définit les efforts de prestation des SCTM en élaborant des politiques, des normes, des directives et des procédures. Dans le cadre de consultations et de communications, ces gens planifient, surveillent, évaluent et améliorent continuellement le rendement des programmes, en plus de dispenser des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors des forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
  - Près de 400 **officiers certifiés des SCTM**, travaillant dans 22 centres des SCTM situés à des endroits stratégiques au Canada, qui coordonnent les communications de détresse et de sécurité tout en dispensant des services dans le domaine du trafic maritime aux marins, à l'industrie, aux autres ministères du gouvernement et à la population en générale.
- **Services techniques intégrés (STI) de la GCC** qui procurent aux SCTM un soutien essentiel sur le plan du génie et de la technique.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO**, qui est chargée de la gestion du cycle de vie des centres des SCTM.
- **Environnement Canada (EC) et Transports Canada (TC),** dans le cadre de protocoles d'entente. EC fournit des renseignements essentiels sur la météo et sur la présence des glaces en mer, alors que TC procure le régime de réglementation des services de trafic maritime et répond aux exigences sur le plan des communications radio des navires.
- La **Garde côtière américaine** qui gère le trafic maritime (en vertu d'un traité) dans le détroit Juan de Fuca ainsi que sur les fleuves Detroit et St. Clair (en vertu d'une entente bilatérale).

Nos clients...

Les principaux clients du programme des SCTM sont les marins, incluant les pêcheurs commerciaux, les navigateurs de plaisance, les navigateurs commerciaux et les pilotes, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Ce programme implique généralement ses clients afin de mieux faire comprendre et pour les encourager à commenter les services qu'on offre. Ceci est accompli en faisant appel aux moyens actuels, comme le site Web de la GCC, les avis aux navigateurs et divers supports imprimés. Les clients sont également informés

en participant à divers forums, comme les réunions des conseils consultatifs canadiens nationaux et régionaux sur la marine, les conseils consultatifs nationaux et locaux sur la marine, ainsi que le conseil consultatif sur la navigation de plaisance.

Regard vers l'avenir...

Le programme des SCTM dépend grandement de la nouvelle technologie qui repose sur les forums internationaux, comme l'Organisation maritime internationale et l'Union internationale des télécommunications; sur les changements dans l'industrie du transport maritime, alors qu'on a assisté à l'arrivée de navires encore plus gros et plus rapides; ainsi que sur les préoccupations accrues en matière de sécurité. La mise en œuvre de la navigation électronique revêt toutefois une importance particulière pour le programme des SCTM. L'arrivée de la navigation électronique, mais tout particulièrement l'adoption de la technologie du système d'identification automatique (SIA) et du réseau d'échange voix/données devraient nous donner l'occasion d'accroître notre efficacité au niveau de la mise en œuvre du programme des SCTM et de l'examen du modèle de prestation des services. Cependant, en ce qui concerne les installations actuelles, le programme repose dans une grande mesure sur des biens en bon état et sur le soutien du cycle de vie pour assurer leur fonctionnement continu, sans compter qu'on doit pouvoir compter sur une entente sur les niveaux de service (ENS) avec le Soutien technique intégré (STI) pour s'assurer de respecter les niveaux et les normes de service des SCTM.

Le programme des SCTM doit avant tout assurer sa continuité. Vingt-cinq pour cent des effectifs des SCTM, soit près de 400 officiers, pourraient quitter pour la retraite au cours des cinq prochaines années. La GCC a fait du recrutement de nouveaux officiers des SCTM une priorité, alors qu'on en a formé 70 nouveaux au cours des trois dernières années. On recrutera en moyenne 20 officiers par année au cours des années à venir. Pour cette raison, on a identifié les opérations radio comme étant un groupe à risque dans le Plan stratégique des ressources humaines de la GCC.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaborer une ENS avec le soutien des STI portant sur l'entretien des systèmes de SCTM.	DG, MS

Services de communications et de trafic maritimes

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
Interventions lors des appels de détresse et de sécurité et coordination des communications de SAR **	Nombre d'appels de demande à l'aide reçus d'après une période de repère de 5 ans	7 750
Inspection et accords d'autorisations pour les navires et pour le passage des navires de 500 tonnes – tonnage brute ou plus– qui entrent en eaux canadiennes (à l'exception des Grands Lacs) **	Nombre d'autorisations accordées au large d'après une période de repère de 5 ans	13 550
Diffusion d'Avis aux navigateurs **	Nombre d'Avis aux navigateurs diffusés d'après une période de repère de 5 ans.	13 000

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Sécurité de la vie en mer, déplacement efficace des navires et prestation de renseignements essentiels aux navigateurs	Nombre de navires autres que des embarcations de plaisance impliqués dans des accidents maritimes en raison d'une collision (moyenne de 5 ans)	17

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc)*

Tableau 7 : Ressources en 2010-2011, Services de communications et de trafic maritimes (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	5 435,8	831,2	**6 267,1**
Maritimes	5 723,2	589,6	**6 312,7**
Québec	6 378,6	409,2	**6 787,7**
Centre et Arctique	4 574,2	1 710,7	**6 284,9**
Pacifique*	9 239,3	1 973,8	**11 213,1**
Région de la capitale nationale	1 846,2	846,4	**2 692,7**
Total des dépenses directes des programmes	**33 197,3**	**6 360,9**	**39 558,2**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	952,0	364,1	**1 316,1**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	10 798,2	5 222,4	**16 020,6**
Coût total des services	**44 947,6**	**11 947,3**	**56 894,9**

* *Les salaires dans la région du Pacifique sont plus élevés lorsqu'on les compare aux autres régions en raison du besoin d'embaucher davantage d'officiers des SCTM dans les régions en réponse au volume de trafic maritime dans la région.*

Principales initiatives

Les NAVAREA

Une NAVAREA (zone de navigation) est une zone géographique définie par l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de coordonner la transmission d'avertissements de navigation aux marins. En octobre 2007, l'OMI confirmait le Canada dans son rôle de coordonnateur international chargé d'intervenir dans les cas d'avertissement de navigation pour deux zones de navigation dans l'Arctique. La radiodiffusion et la coordination des avertissements de navigation s'effectueront en anglais à partir du Centre des SCTM à Prescott grâce au service de satellite SafetyNET d'Inmarsat.

En 2009-2010, nous avons finalisé la planification de ces services à l'échelle internationale. Nous avons formé les officiers des SCTM et fait l'achat d'équipement comme des récepteurs par satellite et des ordinateurs. Grâce au budget 2010 qui accorde à la Garde côtière un montant de 2,2 millions de dollars sur deux ans, nous prévoyons entreprendre la phase d'essai initial du service à l'été 2010. Nous procéderons aux ajustements nécessaires pour nous assurer qu'un service efficace est disponible et nous procéderons ensuite au lancement complet du service de transmission NAVAREA en 2011-2012.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Procéder aux premiers essais de transmissions par satellite de renseignements de sécurité de navigation pour les deux NAVAREA.	DG, SM DG, STI CA, C et A
2011-2012	
Lancer le service de transmission des NAVAREA.	DG, SM CA, C et A

Loi sur la marine marchande du Canada, 2001

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* a influencé les SCTM de deux façons principales :

- Les officiers des SCTM (OSCTM) présentent une plus grande flexibilité lorsqu'il s'agit de diriger les navires réglementés en tenant compte des événements en mer jugés préjudiciables pour la navigation sécuritaire.
- Les OSCTM assument maintenant un rôle plus clair afin de diriger uniquement les navires dont ils ont l'autorisation et non pas tous les navires dans une zone de trafic maritime.

Des séances d'information ont été organisées à l'intention des OSCTM et toute notre documentation régie par la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC), 2001* a fait l'objet d'une mise à jour. La GCC a rencontré les responsables de Transports Canada pour aborder la question de l'élaboration d'une stratégie d'exécution dans le but d'assurer la conformité à la loi. En 2009-2010, nous avons offert un soutien technique à Transports Canada dans le cadre de l'élaboration des nouveaux règlements sur la zone de service du trafic maritime dans le nord du Canada. Ces nouveaux règlements ont été publiés dans la Gazette du Canada, première partie, le 27 février 2010. La décision du gouvernement de procéder à la mise en œuvre de la zone de service du trafic maritime dans le nord du Canada, qui oblige les navires d'une catégorie prescrite à déclarer certains renseignements avant d'entrer en eaux canadiennes ou de quitter ces eaux, a permis de prolonger le délai d'élaboration des règlements en matière de services du trafic maritime dans le Nord du Canada. La mise en œuvre de ces règlements sur la zone de service du trafic maritime dans le nord du Canada ainsi que le soutien continu offert à Transports Canada au niveau de la révision des règlements actuels sur les services de trafic maritime se dérouleront en 2010-2011.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mise en œuvre des nouveaux règlements sur la zone de services maritimes dans le nord du Canada, à la suite de leur approbation.	DG, SM

Formation technique des Services de communications et de trafic maritimes

L'élaboration d'un cadre de formation pour le programme des SCTM est essentielle aux opérations de la GCC. Le cadre de formation des SCTM comportera des initiatives variées devant appuyer les effectifs des SCTM dont le nombre d'OSCTM s'élève à près de 400 afin d'assurer le perfectionnement professionnel et un recrutement adéquat.

En 2009-2010, les efforts concernant le cadre de formation se sont poursuivis, alors qu'on a élaboré un cours de perfectionnement et des profils de compétences des OSCTM. On a ainsi choisi vingt-et-une recrues dans le cadre de deux campagnes de recrutement à l'échelle nationale et ces gens prendront part au programme de formation des officiers des SCTM, sans compter qu'on a complété un deuxième processus de recrutement bilingue à l'échelle nationale. En 2010-2011, on offrira un cours de perfectionnement aux OSCTM. Un processus de recrutement pour des postes bilingues et pour des postes dont la connaissance de l'anglais est essentielle se déroulera également à l'échelle nationale.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mettre en œuvre le cours de perfectionnement à l'intention des agents actuels des SCTM.	DG, SM DE, CGCC
2011-2012	
Évaluer le programme à l'intention des stagiaires débutants des SCTM.[4]	DG, SM

Citation du commissaire attribuée à Patrick McQuarrie

Le 23 août 2009, lors de l'ouragan Bill, Patrick McQuarrie, officier des SCTM à la GCC, capta un appel à l'aide très faible. L'appel était pratiquement indéchiffrable et brouillé, de sorte qu'on aurait pu facilement croire qu'il s'agissait d'interférence radio. M. McQuarrie fit alors preuve d'un professionnalisme extraordinaire en détectant l'appel, en identifiant avec précision le genre de situation et en diffusant immédiatement un message de type *Mayday Relay* après avoir déchiffré l'information de la transmission radio. Combiné à une intervention efficace sur l'eau d'un bateau de sauvetage côtier de la GCC, ce geste a permis de sauver la vie d'une personne tombée par-dessus bord d'un petit bateau d'aluminium qui avait chaviré et ensuite dérivé sur une distance de 1,5 kilomètre de la côte en moins de 15 minutes.

De gauche à droite: Nancy Hurlburt (CA, Maritimes), Patrick McQuarrie.

Réinvestissement dans les biens

Nous réalisons des progrès considérables au niveau des biens touchant les SCTM. Divers projets sont en cours, dont la plupart s'étendent sur plusieurs années. Nous prévoyons consacrer la somme de 21,5 millions de dollars à ces projets en 2010-2011 afin de remettre à neuf, moderniser et/ou remplacer les biens suivants ou leurs composants : systèmes informatiques et opérationnels; systèmes de communication; équipement de communication; tours de communication; ainsi que les infrastructures dans les endroits qui concernent ces projets. On présente à l'annexe A une description complète de ces projets et les dépenses connexes.

[4] Un tel programme de perfectionnement s'adresse aux individus recrutés et sélectionnés afin de participer au programme de formation et de certification des officiers des SCTM dans le but d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour occuper ce poste.

Services de déglaçage

Compte tenu des défis insurmontables que présentent la géographie et le climat extrêmes du Canada pour le trafic maritime, les services de déglaçage sont essentiels afin d'assurer le déplacement sécuritaire et efficace des navires sur et autour des eaux recouvertes de glace dans l'Est du Canada et dans les Grands Lacs, et ce, tout au long de l'hiver, ainsi que pendant la saison de navigation estivale dans l'Arctique. Les opérations de déglaçage facilitent le mouvement éclairé, sécuritaire et rapide du trafic maritime, en plus d'aider à faire en sorte que la plupart des ports canadiens demeurent ouverts tout au long de l'année, à prévenir les inondations sur le fleuve Saint-Laurent, à prêter main-forte aux pêcheurs, à l'industrie marine, ainsi qu'à plusieurs communautés côtières.

Réalisations en 2009-2010

Services de déglaçage...

- Réalisation de 97 escortes dans la glace dans le sud du Canada entre le 1er avril et le 28 juin 2009, pour un total de 950 heures d'assistance.
- Réalisation 32 escortes dans l'Arctique entre les mois de juin et novembre 2009 pour un total de 1 577 heures assistance.
- Entreprit un examen des niveaux de service offerts dans l'industrie dans le domaine du déglaçage.
- Promulguer des directives en matière de déglaçage.

Nos services...

- Répondre aux demandes de soutien dans le domaine du déglaçage.
- Offrir une aide dans les eaux recouvertes de glace, des conseils et de l'information sur les glaces.
- Réapprovisionner les établissements isolés dans le nord lorsque des services commerciaux ne sont pas disponibles.
- Gérer les efforts de prévention des inondations sur le fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, la prévention et la destruction des embâcles.
- Procéder au déglaçage des havres et des ports.
- Appuyer la souveraineté dans l'Arctique.
- En partenariat avec le Service canadien des glaces, offrir des informations sur les glaces aux navigateurs pour assurer le déplacement sécuritaire des navires en hiver.

Le programme des services de déglaçage est offert par...

- **Le personnel des Services maritimes de la GCC** qui définit et élabore le programme de déglaçage. Ces gens gèrent le service en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration continues du rendement des programmes. De plus, ils dispensent des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
  - Les surintendants régionaux des glaces des services maritimes, travaillant au sein des **Centres des opérations des glaces**, s'assurent qu'on diffuse l'information sur les glaces par la radio, l'Internet, télécopieur, etc.; qu'on prépare des itinéraires afin de contourner la glace et qu'on distribue ceux-ci aux marins et que les brise-glace sont placés à des endroits stratégiques pour intervenir en cas d'appel à l'aide. Les Centres des opérations des glaces sont situés à St. John's, T.-N.-L.; Dartmouth, N.-É.; Québec, QC et Sarnia, ON.
- **La flotte de la GCC** qui exploite 6 brise-glace dans l'Arctique entre les mois de juin et novembre et 17 navires de déglaçage en hiver sur la côte est du Canada, sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur les Grands Lacs entre les mois de décembre et mai.
- **Une entente de partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada**, lequel est administré par le personnel affecté aux programmes à l'administration centrale des Services maritimes afin de fournir des renseignements essentiels sur la météo marine et les glaces.
- **Un traité avec la Garde côtière américaine portant sur les opérations conjointes de déglaçage sur les Grands Lacs**, celui-ci étant administré par l'administration centrale des Services maritimes et le personnel des programmes en région afin de maximiser la capacité de soutien aux efforts de déglaçage et l'efficacité pour les deux nations.

Nos clients...

Le programme de déglaçage procure des renseignements sur les glaces et des services de déglaçage aux clients sur les eaux recouvertes de glace des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent, de la côte est du Canada et dans l'Arctique. Les principaux clients du programme sont les navigateurs, incluant l'industrie de la navigation commerciale, les traversiers, les navires de pêche, les ports, les lamaneurs, les navigateurs sur la glace, les agents de navigation ainsi que les résidents dans l'Arctique. Dans le cadre de ce programme, on rencontre chaque année les clients avant et après la saison pour partager la vision et l'orientation du programme, identifier les lacunes perçues ou les variations actuelles en ce qui concerne la prestation des services, en plus de favoriser des échanges fructueux pour répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que attentes

sont réalistes. Pour ce faire, on fait appel aux supports actuels, comme le site Web de la Garde côtière canadienne, les directives de déglaçage et divers documents imprimés. Les clients sont également informés grâce à divers forums, comme les réunions des conseils consultatifs canadiens nationaux et régionaux sur la marine, ainsi que le conseil consultatif sur la marine dans l'Arctique.

Regard vers l'avenir...

Le changement climatique et le développement économique ont donné lieu à une demande de périodes prolongées de navigation dans les glaces au sud et dans l'Arctique. Compte tenu du besoin de maximiser l'utilisation des ressources lors des opérations sur les glaces ainsi que pour les services d'aide et d'information dans les eaux recouvertes de glace, les responsables du programme doivent être constamment à l'affût des innovations technologiques et des pratiques de gestion capables de favoriser des opérations plus efficaces. Une information de qualité et rapidement disponible sur les glaces revêt une importante particulière pour les navires naviguant dans les eaux recouvertes de glace et autour de ces eaux. L'imagerie par satellite et les radars maritimes sophistiqués, par exemple, peuvent aider à détecter à temps et à reconnaître la glace dangereuse, renforçant ainsi la sécurité et réduisant le temps de navigation. Des partenariats bien gérés sont également essentiels à la coordination efficace des activités impliquant les partenariats internes et externes. Le programme des services de déglaçage regroupe continuellement de nouvelles initiatives afin d'améliorer l'information qu'il procure aux clients.

On se trouve confronté à des défis importants qu'on doit relever en rapport avec ce programme et sa capacité d'offrir les niveaux de service (NS) annoncés. Premièrement, l'actuelle flotte de brise-glace est passablement différente, de par sa taille et sa capacité, de celle qui existait en 1997 au moment où l'on a finalisé les niveaux de service actuels avec l'industrie. De plus, l'âge moyen des navires qui demeurent en service est passablement élevé, de sorte qu'ils sont de plus en plus sensibles aux bris mécaniques imprévus, ce qui réduit leur capacité ou les empêche complètement de participer aux opérations de déglaçage pendant de longues périodes. La mécanique de plus en plus fragile des navires combinée à l'absence de capacité de réserve pour assumer la relève advenant la mise au rancart de cette ressource pour une raison ou pour une autre, constitue le problème le plus important qu'on doit relever dans le cadre de ce programme aujourd'hui et dans un avenir prochain.

Suivant un examen interne du programme de déglaçage, on a entrepris en 2009 un certain nombre d'initiatives qui procureront pour le programme une plate-forme à partir de laquelle on pourra évoluer au cours des années à venir. Celles-ci comprennent:

- un examen des NS actuels fourni à l'industrie maritime. Les NS originaux ont été définis en 1990 et finalisés en 1997, sans compter qu'ils s'appliquaient à une flotte dont la composition était très différente de celle qui existe de nos jours;
- une mise à jour de l'entente de partenariat des services d'information sur les glaces avec le Service canadien des glaces;
- une analyse et une évaluation économiques de l'avantage et de l'impact des services offerts à la nation grâce à ce programme.

La majorité des navires endommagés dans la glace sont habituellement ceux qui participent à la chasse au phoque pendant la saison des glaces en hiver. Suivant une recommandation présentée dans le rapport final sur l'incident de *l'Acadien II*, la GCC a publié de nouvelles directives sur les opérations de déglaçage en février 2009 dans le but d'orienter le personnel du programme régional et les clients du programme au niveau de la prestation des services de déglaçage. On n'a reçu aucun rapport de navire endommagé dans la glace en 2009 (de janvier à novembre), alors qu'il y en a eu 15 en 2008 et 25 en 2007.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Examiner les besoins en matière de déglaçage de l'industrie maritime, selon la faisabilité et le besoin, en consultation avec les clients.	DG, SM
Renouveler et amender, selon le cas, l'Entente de partenariat sur les services d'information sur les glaces (EPSIG) avec le Service canadien des glaces (SCG).	DG, SM

Services de déglaçage		
Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
Opérations de déglaçage : escorte de navires, déglaçage de ports et de chenaux, prévention des embâcles, livraison de carburant et de marchandise sèche aux établissements nordiques **	Pourcentage d'opérations de déglaçage fournies.	100%
Distribution de renseignements sur les glaces pendant la saison des glaces **	Nombre de cartes des glaces produites	Buts précis à déterminer en coordination avec Environnement (SIC) par l'intermédiaire de l'EPSIG (entente de 5 ans)
Réapprovisionnement des communautés nordiques pour lesquelles il n'existe aucun service commercial **	Pourcentage de marchandises de réapprovisionnement acheminées dans le nord par la GCC (en tonnes métriques) comme on le demande dans les ententes avec le Nunavut et Environnement Canada, par rapport au Plan d'opérations de la flotte	100%
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Le mouvement éclairé, sécuritaire et opportun du trafic maritime dans et autour des eaux recouvertes de glace est facilité	Nombre de navires autres que les embarcations de plaisance endommagés par la glace (d'après une période de repère de 5 ans)	≤12

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc)*

Tableau 8 : Ressources en 2010-2011, Services de déglaçage (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	61,1	2 048,8	**2 109,9**
Maritimes	91,7	3 028,2	**3 119,9**
Québec	159,1	2 904,9	**3 064,0**
Centre et Arctique	82,4	943,9	**1 026,3**
Pacifique	-	236,5	**236,5**
Région de la capitale nationale	554,4	9 213,0	**9 767,3**
Total des dépenses directes des programmes	**948,6**	**18 375,3**	**19 323,9**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	28 516,3	10 905,4	**39 421,7**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	6 304,4	3 049,0	**9 353,5**
Coût total des services	**35 769,4**	**32 329,7**	**68 099,1**

Services de recherche et sauvetage

Le Canada est une nation maritime délimitée par trois océans et dont la population et l'économie reposent sur une utilisation des nombreuses voies navigables à des fins commerciales et récréatives. L'environnement maritime peut être dangereux et la GCC est un intervenant de premier ordre lorsqu'il s'agit de répondre aux urgences qui peuvent survenir sur l'eau.

Réalisations en 2009-2010

Services de recherche et sauvetage…

- Coordonner l'intervention lors de plus de 8 000 cas de SAR au pays.
- Compléter une analyse de la charge de travail des coordonnateurs des missions de SAR à la GCC dans les cinq centres de sauvetage.

Le programme fédéral de recherche et sauvetage (SAR) repose sur un effort coordonné par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Les responsables du programme de SAR de la GCC dirigent, assurent et entretiennent l'état de préparation au niveau du système fédéral de SAR qui s'étend sur 5,3 millions de kilomètres carrés. Ils le font ainsi en comptant sur le soutien de nombreux intervenants et partenaires, incluant la Garde côtière canadienne auxiliaire et la Défense nationale. Grâce à la surveillance des cas de détresse, ainsi qu'à ses activités de communications, de recherche et de sauvetage, le programme de SAR de la GCC augmente les chances de rescaper les gens qui se retrouvent dans des situations périlleuses sur l'eau.

Nos services…

- Coordonner et gérer l'intervention dans les cas de SAR en mer en rescapant près de 3 000 personnes par année à la grandeur du Canada et en appuyant les efforts de protection de la vie humaine en mer;
- Aider le ministère de la Défense nationale (MDN) lors de missions aéronautiques et humanitaires.
- Exploiter les embarcations côtières de sauvetage pendant la saison estivale.
- Gérer les partenariats qui sont essentiels pour assurer une coordination efficace des activités.

Le programme de recherche et sauvetage est offert par…

- **Le personnel des Services maritimes de la GCC** qui définit et conçoit le système de SAR. Ces gens gèrent la prestation des services en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration continues du rendement des programmes. Ceux-ci dispensent également des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
  - Les **coordonnateurs des missions de SAR** de la GCC, qui sont situés de façon stratégique dans trois Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et deux centres secondaires de sauvetage en mer (CSSM) à la grandeur du Canada. Ces coordonnateurs assurent des services de coordination de SAR 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans les cas de détresse et de sécurité.
  - Les équipages des **embarcations côtières de sauvetage** de la GCC, qui offrent un service saisonnier à bord de ces embarcations.
- **La flotte de la GCC**, qui exploite en tout 116 navires qui assument toutes les responsabilités en matière de SAR.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO** qui est chargée de la gestion du cycle de vie des stations de navires de sauvetage.
- **Un partenariat avec le MDN** qui est le ministère responsable de la coordination de toutes les opérations de SAR aéronautiques et en mer, en plus d'assumer la responsabilité des CCCOS situés à Halifax, Trenton et Victoria et où travaille le personnel du MDN et de la GCC. La GCC exploite deux CSSM à St. John's et Québec, qui relèvent d'un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage.
- **Un partenariat avec la GCC auxiliaire,** qui compte quelque 4 300 bénévoles utilisant 1 200 navires qui sont des bateaux appartenant à des individus ou des navires communautaires. La GCC auxiliaire intervient dans près d'un quart de tous les incidents de SAR en mer.

Nos clients…

Les principaux clients du programme de SAR sont les navigateurs, incluant les pêcheurs commerciaux, les navigateurs de plaisance et les navigateurs commerciaux, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Ce programme demande généralement à ses clients de mieux faire comprendre et d'encourager les gens à exprimer des commentaires au sujet des services offerts par la GCC. Pour ce faire, on fait appel aux moyens actuels, comme le site Web de la Garde côtière canadienne et les supports imprimés. Les clients sont également informés grâce à divers forums, comme les réunions du conseil consultatif maritime de l'Arctique; les conseils consultatifs maritimes nationaux et locaux; les Conseils des ministres des Pêches et de l'Aquaculture de l'Atlantique, de la Colombie-Britannique et du Canada; ainsi que le

Conseil consultatif sur la navigation de plaisance. En tant que membre engagé du programme national de SAR, la GCC joue également un rôle actif au sein du Comité interministériel sur la SAR et elle collabore avec ses partenaires fédéraux pour partager des points de vue entre les différentes organisations et leurs clients, ainsi que leurs intervenants à titre individuel.

Regard vers l'avenir...

Il est essentiel de poursuivre nos efforts dans le but d'assurer des partenariats efficaces pour l'avenir du programme de SAR. De plus, les responsables du programme doivent être constamment à l'affût des innovations technologiques et des pratiques de gestion capables de favoriser des opérations plus efficaces. En tant que telles, les améliorations au niveau de la gestion de l'information et des connaissances, comme l'identification des besoins au niveau du logiciel en partenariat avec la Défense nationale, joueront un rôle de premier plan pour assurer un service efficace et adéquat. Le Canada doit également élaborer et modifier ses méthodes de SAR pour les rendre conformes aux méthodes internationales, qui sont basées sur les principes et les pratiques internationales en matière de SAR. Ces changements amélioreront ainsi la capacité des responsables du programme de travailler en partenariat avec tous les intervenants et de mesurer son rendement global.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Identifier les besoins en matière de système logiciel, en partenariat avec le MDN, en ce qui concerne le Système de gestion des missions (SGM) de SAR et les améliorations au niveau du système informatisé de SAR (SISAR).	DG, SM
Élaborer un document sur les procédures normalisées d'exploitation à l'échelle nationale basé sur le supplément canadien du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (volume IV).	DG, SM

Recherche et sauvetage

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Prévention des pertes de vie et des blessures.	Pourcentage de vies sauvées par rapport aux vies en péril. Ce chiffre représente un repère opérationnel, alors que le but – même s'il est impossible à atteindre sur le plan opérationnel – consiste pour la GCC à sauver toutes les vies	≥90%

Services de recherche et sauvetage – GCC

Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Activités d'alerte, d'intervention et d'aide lors des incidents de recherche et sauvetage en faisant appel à des ressources publiques et privées **	Pourcentage de navires primaires de SAR respectant un temps de réaction de 30 minutes ou moins lors des incidents en mer	99%

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
Coordination des incidents de SAR en mer **	Nombre de cas gérés dans le cadre du programme de SAR en mer par l'intermédiaire du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage et des Centre secondaires de sauvetage maritime d'après une période de repère de 4 ans	6 200

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc)*

Garde côtière canadienne auxiliaire

La Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA) est répartie en six organisations bénévoles sans but lucratif qui sont incorporées au fédéral et qui évoluent parallèlement aux cinq régions de la GCC, incluant une société de niveau national. La ministre des Pêches et des Océans est liée par une entente de contribution officielle avec chacune des cinq sociétés de la GCCA en ce qui concerne les coûts connexes. Ces sociétés sont des entités juridiques indépendantes du gouvernement du Canada qui travaillent dans le cadre d'un partenariat étroit avec la GCC.

Composition....

La majorité des membres de la GCCA sont des pêcheurs commerciaux et des navigateurs de plaisance qui offrent leur temps et prêtent leurs embarcations afin de contribuer au programme de recherche et sauvetage de la GCC. Les autres membres de la GCCA sont des bénévoles des communautés locales qui prennent place à bord de navires d'intervention spécialisés 24 heures par jour et 7 jours par semaine.

Le succès de la prestation des services de la GCCA repose sur des gens compétents et expérimentés qui en assument les différentes responsabilités. La formation constitue le fer de lance de cette organisation. La Garde côtière canadienne aide la GCCA à offrir la formation spécialisée dans le domaine de la recherche et du sauvetage qui est nécessaire pour devenir et demeurer membre.

En vertu d'une tradition de longue date, les marins du Canada répondent aux appels de détresse des navires en difficulté. Les vastes côtes souvent inhospitalières du Canada, combinées au caractère imprévisible de la météo, font en sorte que de telles situations sont relativement fréquentes. À elle seule, la Garde côtière canadienne ne peut couvrir l'ensemble des côtes et c'est la raison pour laquelle elle s'en remet depuis plusieurs décennies à la Garde côtière canadienne auxiliaire qui contribue à ses efforts d'intervention.

Chaque année, la GCCA intervient dans près de 25 % de tous les incidents de recherche et sauvetage en mer au Canada, sans compter qu'on lui attribue le sauvetage de près de 1 000 vies tous les ans. La GCCA compte près de 4 200 membres et bénéficie d'un accès à près de 1 165 navires. La connaissance locale, l'expérience en mer, les talents de navigateurs et la conduite professionnelle des membres en font un des plus grands atouts sur les mers du Canada.

Services de recherche et sauvetage – GCC auxiliaire		
Offrent les services suivants...	**Mesuré comme suit... ***	**Avec ces objectifs...**
Soutien aux activités de SAR de la GCC **	Pourcentage des incidents de SAR en mer auxquels la GCCA a participé	25%
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit... ***	**Avec ces objectifs...**
Entretenir la capacité d'intervenir dans les cas de SAR **	Conserver le numéro de repère des membres de la GCCA	4 266
	Conserver le numéro de repère des navires de la GCCA.	1 209

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ceg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_a_propos_gcc)*

Tableau 9 : Profil des ressources des services de recherche et sauvetage, 2010-2011

(en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	2 183,0	3 945,5	**6 128,6**
Maritimes	2 781,4	3 017,7	**5 799,1**
Québec*	935,1	2 117,2	**3 052,3**
Centre et Arctique	1 833,7	1 639,5	**3 473,1**
Pacifique	1 750,4	4 081,0	**5 831,4**
Région de la capitale nationale	1 744,7	1 381,9	**3 126,6**
Total des dépenses directes des programmes	**11 228,2**	**16 182,9**	**27 411,1**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	62 402,3	23 864,2	**86 266,5**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	11 037,3	5 338,0	**16 375,3**
Coût total des services	**84 667,8**	**45 385,2**	**130 053,0**

* *Dans la région du Québec, les services de R et S sont dispensés parallèlement aux services opérationnels. Les salaires correspondants sont indiqués dans la sous-activité de l'état de préparation opérationnelle de la flotte.*

Principales initiatives

Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage

Une analyse des besoins du programme de recherche et sauvetage a été réalisée. Les buts de cette analyse, qui incluait des consultations et la préparation d'un rapport sur les constatations de la GCC visaient à évaluer les ressources de SAR nécessaires afin d'intervenir lors d'incidents dans les zones maritimes dont le Canada a accepté la responsabilité, ainsi que pour valider les niveaux de service actuels ou les changements proposés.

Les services de recherche et sauvetage sont dispensés en vertu de normes variées à la grandeur du Canada. L'analyse des besoins en matière de SAR a permis d'examiner, de mettre à jour et d'évaluer tous les facteurs (comme les tendances au niveau du trafic, de la météo et des incidents), influençant ainsi les niveaux de service actuels. En 2009-2010, la GCC a élaboré un plan d'action dans lequel on précisait les recommandations qu'on peut mettre en œuvre à long terme.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Mise en œuvre des recommandations approuvées en 2010-2011 pour l'analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage.	VG Budget de services votés	DG, SM
2011-2012		
Mise en œuvre des recommandations approuvées en 2011-2012 pour l'analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage.	VG Budget de services votés	DG, SM

Capacité recherche et sauvetage

Nous continuons de nous efforcer de répondre aux besoins les plus urgents en matière de ressources humaines opérationnelles pour assurer ainsi la continuité de nos services et répondre aux besoins de nos employés. À cet égard, nous avons entrepris un examen indépendant de la charge de travail à l'intention des coordonnateurs des missions de SAR afin d'identifier les besoins en ressources humaines au sein des cinq centres de sauvetage. Cette étude indépendante, qui a pris fin en 2009-2010, a permis d'identifier un certain nombre de recommandations par des intervenants de l'extérieur. L'examen de ces recommandations et l'élaboration d une analyse des options serviront de base lors de la sélection et de la mise en œuvre des recommandations appropriées. Nous finaliserons les recommandations basées sur l'analyse de la charge de travail et nous nous attarderons ensuite principalement sur l'élaboration d'un plan d'action afin de définir l'approche idéale pour mettre en œuvre les recommandations approuvées.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Évaluer les recommandations de l'examen de la charge de travail et préparer un plan d'action pour mettre en œuvre les mesures qui s'imposent.	DG, SM
2011-2012	
Mettre en œuvre les mesures recommandées dans le plan d'action.	DG, SM

Citation du commissaire attribuée à Glen Saunders, Matthew Taylor et Evan Gilbert

Alors qu'elle participait à une patrouille de recherche et sauvetage dans la baie de la Conception, l'embarcation de sauvetage rapide (ESR) CG 298 de la GCC reçut un appel d'un centre secondaire de sauvetage en mer qui lui demanda de se rendre sans tarder à Sow's Point, près de Carbonear. À cet endroit, Colin MacDonald, un jeune garçon de 14 ans, était tombé dans l'océan à partir d'une falaise de près de 40 mètres de hauteur, pour ensuite atterrir sur des rochers. En raison de la gravité de l'incident et des dommages possibles au niveau de sa colonne vertébrale, on a dû l'immobiliser complètement au moyen d'une planche dorsale sur la surface rocailleuse accidentée. Il est déjà très difficile de procéder à ce type d'opération sur une surface plane et stable avant de transporter le blessé vers une ambulance; pour le faire sur le genre de terrain où l'équipe a procédé, il a fallu faire preuve de diligence et d'un dévouement au-delà de toute attente.

De gauche à droite: John Butler (CA, T.-N.-L.), Glen Saunders. Absents sur la photo: Matthew Taylor et Evan Gilbert

Services d'intervention environnementale

Compte tenu de la quantité de pétrole et d'autres matières dangereuses que le Canada expédie à bord de navires évoluant dans ces zones dynamiques que sont l'Atlantique nord, le Pacifique nord et l'Arctique, il est primordial que la Garde côtière canadienne puisse constituer un filet de sécurité en plus d'être le premier intervenant lors de tout incident dans les eaux d'intérêt pour les Canadiens, au besoin. La Garde côtière canadienne est l'organisme d'intervention du fédéral qui est chargé d'intervenir lors de tous les déversements de polluants provenant des navires ou de sources mystérieuses dans l'environnement marin en eaux canadiennes, sans compter qu'elle doit prêter main-forte aux autres pays en vertu des ententes internationales. Les objectifs du programme d'intervention environnementale consistent à minimiser les impacts des incidents de pollution marine au niveau de l'environnement, de la sécurité publique et du point de vue socio-économique.

Réalisations en 2009-2010

Services d'intervention environnementale…

- Participation à un exercice conjoint dans l'Arctique, soit l'opération NANOOK 2009, avec la Défense nationale et d'autres ministères du gouvernement.
- Intervention lors de 1 014 cas déclarés de déversements en eaux canadiennes entre janvier et décembre 2009.
- Acquisition complétée du premier équipement d'intervention environnementale financé dans le cadre de l'initiative sur la Santé des océans.
- Participation à un exercice à grande échelle en mer au sud du Cap-Breton, N.-É., qui impliquait la GCC et plusieurs instances du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ainsi que des partenaires de l'industrie privée.

Les services d'intervention environnementale (IE) travaillent pour assurer une intervention coordonnée dans les cas de déversement provenant de navires et de sources mystérieuses dans les eaux d'intérêt pour le Canada. Une capacité d'intervention efficace sur le plan environnemental repose sur des ressources considérables, des partenariats solides, une planification soignée des imprévus, ainsi qu'un personnel bien formé. Ce programme contribue également dans une grande mesure à la capacité fédérale d'intervention dans le domaine maritime.

Nos services…

- Établir un degré de préparation et une capacité d'intervention appropriés et uniformes à l'échelle nationale dans les eaux canadiennes.
- Surveiller et enquêter sur tous les incidents déclarés de pollution marine au Canada et assurer une intervention appropriée. À ce titre, le programme présente une fonction double :
  - Lorsqu'on a identifié le pollueur et qu'il est disposé et capable d'intervenir, les responsables du programme l'avisent de ses responsabilités et, lorsqu'ils sont satisfaits des intentions et des plans du pollueur, ils surveillent son intervention et lui dispensent des conseils et un encadrement, au besoin.
  - Dans les cas où le pollueur est inconnu, réticent ou incapable d'intervenir, les responsables du programme assument la responsabilité globale de l'incident.
- Assurer des communications efficaces avec les responsables des règlements et des politiques et les partenaires opérationnels dans le cadre du programme, dont Transports Canada, Environnement Canada et les provinces.
- S'assurer que le personnel d'intervention environnementale a reçu la formation nécessaire pour fonctionner dans le cadre d'un système de gestion des urgences uniforme à l'échelle nationale, qui permet le déploiement approprié de biens et de ressources, ainsi que l'escalade rapide et systémique des interventions dans toutes les régions du Canada.

Le programme d'intervention environnementale est offert par…

- **Le personnel des Services maritimes de la GCC** qui définit et élabore les opérations d'intervention environnementale. Ces gens gèrent le service en élaborant des politiques, des normes et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration continues du rendement des programmes. De plus, ils dispensent des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
  - **Le personnel d'intervention environnementale,** qui possède une vaste expertise dans l'identification, l'analyse, l'élaboration et la réalisation des activités de préparation et d'intervention qui sont essentielles afin de minimiser les impacts environnementaux des incidents de pollution en mer.

- **La flotte de la GCC,** qui exploite les navires de la GCC en appui aux opérations d'intervention environnementale.
- Les autres **secteurs du MPO,** incluant Gestion des écosystèmes et des pêches, ainsi qu'Océans et Sciences, qui procurent de l'information pertinente et des conseils à la GCC afin de contribuer à mettre en œuvre une intervention appropriée en cas de déversement.
- **Environnement Canada (EC) et Transports Canada (TC),** en vertu de protocoles d'entente. EC dispense des conseils sur l'environnement et dans le domaine scientifique lors d'une intervention dans un cas de pollution marine et fait part de ses conseils sur l'élaboration et l'entretien de plans de secours. De plus, EC assure l'exécution des règlements et la conformité à ceux-ci en vertu de la *Loi sur les pêches*. TC procure le cadre de réglementation du Régime canadien de préparation, d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, en plus de dispenser des conseils techniques en rapport avec les navires et assure l'exécution et la conformité. TC est également responsable de l'examen global de la capacité nationale, sans compter qu'il doit s'assurer que des ressources appropriées sont en place.
- **Les organismes d'intervention,** qui peuvent aider les pollueurs lors de leurs interventions, mais la GCC surveille cette intervention.
- **Les ports et les gouvernements étrangers,** grâce à des ententes bilatérales, des protocoles d'entente et des plans de circonstance pour s'assurer qu'on peut utiliser toutes les ressources disponibles afin d'atténuer les effets de la pollution.

Nos clients...

Compte tenu de son rôle qui consiste à assurer une réponse appropriée et efficace lors de tous les déversements de polluants provenant de navires ou de sources mystérieuses dans les eaux relevant du Canada, le principal client du programme est la population canadienne en général, suivie de l'industrie du transport maritime, de Transports Canada, d'Environnement Canada et des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux qui sont responsables de l'environnemental ou des situations d'urgences. Le programme oblige généralement ses clients à fournir les renseignements nécessaires sur leurs rôles et leurs responsabilités et à contribuer à faire comprendre et à encourager les commentaires au sujet des services offerts. Dans le cadre de ce programme, on consulte également les clients au sujet des niveaux de service. Ceci est accompli en faisant appel à divers médias, comme le site Web de la GCC et des supports imprimés; lors de divers forums, comme les réunions des Conseils consultatifs maritimes nationaux et régionaux, les Conseils consultatifs régionaux et le Conseil consultatif national avec la participation des responsables du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures; et dans le cadre de divers ateliers, conférences et exercices au niveau régional, national et international.

Regard vers l'avenir...

Les priorités essentielles de la GCC au cours des prochaines années consisteront à renouveler la priorité du programme concernant l'état de préparation et la planification, ainsi qu'à collaborer de plus près avec les partenaires fédéraux. Pour ce faire, on devra procéder à la réaffectation des ressources actuelles à l'intérieur de la GCC, et ce, malgré un environnement difficile sur le plan financier. La GCC rehaussera la capacité du programme en recrutant de nouveaux employés tout accordant la priorité aux principaux risques auxquels le programme se trouve confronté pour favoriser ainsi l'état de préparation opérationnelle afin d'atteindre ses objectifs.

Pour promouvoir un programme efficace à long terme en matière de services d'intervention environnementale (IE), on continuera d'examiner et de réviser les plans actuels, les protocoles d'entente et les accords devant permettre de répondre aux exigences pour s'assurer ainsi que le programme permettra de respecter les obligations légales du Canada dans les cas de pollution marine. Les responsables du programme doivent continuer d'évaluer la capacité actuelle et future de s'acquitter de ces obligations, en particulier dans les cas de déversements multiples ou lorsque les opérations de nettoyage pourraient se prolonger.

En réponse à une vérification interne qu'on a récemment effectuée, les responsables du programme d'intervention environnementale poursuivront les efforts entrepris en vertu de l'initiative du cadre stratégique des programmes afin d'élaborer et mettre en œuvre son cadre des programmes. Ces efforts permettront d'améliorer la gouvernance des programmes et, entre autres, de réagir aux observations et aux recommandations évoquées dans la vérification interne. De plus, le Commissaire à l'environnement et au développement durable procède actuellement à une vérification de rendement d'un document sur la pollution en mer dont la publication aura probablement lieu à la fin de 2010 ou au début de 2011. On s'attend à ce que cette vérification permette de déterminer si le gouvernement fédéral a pris des mesures raisonnables ou autres afin de détecter les cas de pollution

provenant de navires se trouvant en eaux canadiennes, ainsi que pour se préparer et réagir à de tels incidents.

Les responsables du programme ont entrepris d'examiner la stratégie nationale d'intervention environnementale. Cette stratégie réunira tous les éléments nécessaires afin de permettre aux Services d'intervention environnementale d'élaborer, de mettre en œuvre et de démontrer l'état de préparation et les interventions nécessaires dans les cas de déversements provenant de navires dans les eaux relevant de la compétence canadienne. Les consultations avec les partenaires se poursuivront dans le cadre du programme, et ce, tout au long du processus d'examen de la stratégie.

Pour être prête à intervenir dans les cas de déversement provenant de navires, il est essentiel que les services d'IE disposent en tout temps d'un équipement suffisant et d'effectifs bien formés. En 2009-2010, nous avons poursuivi nos efforts pour faire la distinction entre les systèmes de notre équipement d'IE, comme les systèmes non abrités, sur le rivage, etc. On fait appel à une telle approche axée sur les systèmes afin d'évaluer le caractère approprié des biens actuels de la GCC, ainsi que pour identifier les besoins futurs en matière de réinvestissement. En coordination avec les Services techniques intégrés, les responsables du programme d'IE élaboreront une stratégie nationale relative à l'équipement qui comportera des processus de gestion du cycle de vie et du matériel. De plus, les efforts se poursuivront au niveau de l'élaboration d'un plan de formation national et d'un plan d'exercice national.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Ajouter de nouvelles ressources et accroître la capacité stratégique aux fins du programme.	DG, SM
Réviser et mettre en œuvre une stratégie d'intervention environnementale à l'échelle nationale, entre autres, en impliquant les partenaires du fédéral.	DG, SM
2011-2012	
Élaborer, en matière d'équipement, une stratégie nationale incluant des processus de gestion du cycle de vie et du matériel.	DG, SM
Finaliser le plan national de formation.	DG, SM

Services d'intervention environnementale

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit... *	Avec ces objectifs...
La GCC a géré les interventions dans les cas de déversement **	Nombre d'interventions de la GCC dans les cas de pollution marine en tant que commandant sur place (zone de couverture dans l'Arctique, au nord du 60°), et ce, d'après un paramètre de référence.	620
	Nombre d'interventions de la GCC dans les cas de pollution marine en tant que commandant sur place (zone de couverture dans l'Arctique, au nord du 60°), et ce, d'après un paramètre de référence.	10
Surveillance de la réponse du secteur privé **	Nombre d'interventions de la GCC dans les cas de pollution marine à titre d'officier de surveillance du fédéral (OSF), et ce, d'après un paramètre de référence.	470
Prestation d'expertise et de ressources aux autres ministères du gouvernement (AMG) et aux organisations **	Nombre d'interventions de la GCC en tant qu'organisme de ressources, et ce, d'après un paramètre de référence.	140

Pour atteindre ce résultat...	Mesurés comme suit... *	Avec ces objectifs...
Minimisation des impacts des incidents de pollution marine sur l'économie, l'environnement et la sécurité publique grâce aux enquêtes, à l'évaluation et à l'intervention dans tous les cas déclarés de pollution marine	Pourcentage des déversements provenant de navires où la GCC a joué un rôle de commandant sur place, d'organisme de surveillance fédéral ou d'organisme de ressources	100%

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

** *Conformément aux niveaux de service et aux normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Cicelgvn_a_propos_gcc)*

Tableau 10 : Ressources en 2010-2011, Services d'intervention environnementale

(en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	975,6	400,9	**1 376,5**
Maritimes	1 020,2	260,3	**1 280,6**
Québec	793,2	546,9	**1 340,1**
Centre et Arctique*	1 273,0	608,3	**1 881,3**
Pacifique	966,8	357,6	**1 324,3**
Région de la capitale nationale	1 157,2	728,0	**1 885,2**
Total des dépenses directes des programmes	**6 185,9**	**2 902,0**	**9 088,0**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	609,3	233,0	**842,3**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	460,2	222,6	**682,7**
Coût total des services	**7 255,4**	**3 357,6**	**10 613,0**

* *Sur le plan des salaires, la région du Centre et de l'Arctique dispose d'un budget plus élevé que les autres régions parce que son domaine de responsabilité est plus vaste (afin de couvrir les services offerts dans l'Arctique). Ce coût comprend également les indemnités de fonction isolée qui ne sont pas versées dans les autres régions.*

Principales initiatives

Santé des océans

Dans le cadre de l'engagement du Canada qui vise à conserver et à protéger les eaux canadiennes, le gouvernement du Canada, en vertu du budget 2007 a fourni la somme de 2,2 millions de dollars sur trois ans pour permettre à la GCC de s'assurer que le Canada est en mesure d'intervenir dans les cas de déversement de pétrole dans l'Arctique. En 2009-2010, on a complété une demande de propositions pour l'achat d'équipement et de systèmes de première intervention et procédé à l'acquisition d'équipement (1,5 million de dollars). En 2010-2011, nous compléterons la distribution des trousses d'équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Compléter la distribution des trousses d'équipement d'IE dans l'Arctique.	CA, C et A

Brigadier General M.G. Zalinski

La GCC joue un rôle de premier plan afin de contrer la menace de pollution par les hydrocarbures que pose l'épave du navire de transport de l'armée américaine, soit le Brigadier General M. G. Zalinski. Au mois de septembre 1946, ce navire sombra dans les eaux du chenal Grenville en Colombie-Britannique, emportant avec lui une cargaison de munitions et un volume estimé à 700 tonnes de combustible. L'épave, dont on a pratiquement oublié l'existence, a commencé à présenter des fuites de combustible en 2003.

Après avoir évalué la situation, nous avons élaboré un plan d'action et déterminé les coûts de tous les éléments du plan. En 2009-2010, nous avons peaufiné davantage le plan d'activité et identifié des options afin d'adresser cette menace de pollution. Une évaluation technique de l'état du navire et la disposition du carburant restant aura lieu en 2010-2011. D'autres activités seront soumises à l'approbation de la haute direction de la GCC et dépendront de la disponibilité des ressources.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mise en œuvre du plan d'action, sous réserve de l'approbation de la haute direction de la GCC et la capacité des ressources.	CA, Pacifique

Réinvestissement dans les biens

Les responsables des services d'intervention environnementale prévoient compléter en 2010-2011 la mise en œuvre du projet d'immobilisations touchant l'équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique, qui fait partie de l'initiative sur la Santé des océans. Nous prévoyons ainsi consacrer la somme de 570 000$ en transport afin de livrer cet équipement dans les communautés ciblées en Arctique ainsi que pour couvrir d'autres frais connexes.

Au cours des prochaines années, notre priorité au niveau des projets d'immobilisation concernera la remise à neuf et la modernisation de notre équipement actuel d'intervention environnementale. Pour une description complète de ces projets et pour connaître les dépenses connexes, veuillez consulter l'annexe A (page 87).

Sûreté maritime

Les Canadiens et les partenaires commerciaux étrangers s'attendent à ce que le Canada ait un système de transport maritime sécuritaire. La GCC exploite ainsi ses capacités, incluant ses systèmes d'identification et de suivi des navires, son expertise et ses compétences maritimes afin d'apporter une contribution importante à la sécurité nationale et maritime. Depuis 2001, le Canada s'est fié à une solide coopération inter agences pour assurer la sécurité en eaux canadiennes. Au sein de ce groupe d'organismes fédéraux, la GCC s'est taillée une place importante dans le système canadien de sûreté maritime en appui aux organismes fédéraux d'application de la loi et du renseignement.

Réalisations en 2009-2010

Sûreté maritime

- Mise en place du Système d'identification et de repérage à longue distance des navires du Canada.
- Acquisition de systèmes de communications radio tactiques sécurisés pour les navires de la GCC.
- Fournir un personnel, des systèmes et de l'équipement en appui aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2010.
- Publication du *Cadre de sécurité maritime de la GCC.*

La GCC est maintenant un partenaire fédéral à part entière dans le domaine de la sûreté maritime et a reçu depuis dix ans plus de 250 M$ en crédits pour la sécurité nationale. La GCC offre un soutien à valeur ajoutée dans l'atteinte des objectifs du gouvernement fédéral en matière de sécurité, et ce, par l'amélioration des programmes de sécurité déjà en place, dont une présence accrue de sa flotte, le déploiement de nouvelles sondes de repérage de navires et la construction de navires pour la sûreté maritime.

Nos services...

Pour favoriser la sécurité nationale, la Garde côtière:

- Appuie les efforts d'exécution et d'intervention sur l'eau en procurant des équipages et des navires bien équipés pour les programmes de base (comme les équipes d'exécution conjointes de la GRC/GCC dans le domaine de la sécurité maritime) et lors d'événements spéciaux (comme les Jeux olympiques et Paralympiques d'hiver 2010).
- Procure aux autres ministères fédéraux des renseignements inestimables pour l'identification et le suivi des navires afin de sensibiliser le Canada aux activités du domaine maritime. Nos partenaires considèrent le système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN), dont on a récemment procédé au lancement, ainsi que le système d'identification automatique (SIA), comme étant essentiels afin de sensibiliser les gens au secteur maritime canadien;
- Est un partenaire principal de deux Centres des opérations de sûreté maritime (COSM), centres interagences dirigés par les Forces canadiennes, et du COSM des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sous la direction de la GRC, et fournit des analyses cruciales sur les mouvements de navires canadiens et étrangers;
- En tant que membre essentiel au sein de la communauté de la sécurité maritime, dispense des conseils opérationnels et stratégiques à ses partenaires dans le cadre de divers forums interministériels, comme le Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime dirigé par Transports Canada;
- Est responsable de piloter et de gérer le dossier de la sécurité nationale au sein du MPO;
- À mis sur pied un Groupe de sûreté maritime qui travaille de concert avec l'administration centrale de la GCC, les flottes régionales et les représentants des Services maritimes et des Services techniques intégrés de même qu'avec des experts en programmes des secteurs Conservation et protection et Sciences, le Service hydrographique du Canada et les Sciences du MPO afin d'évaluer la capacité du MPO à accroître sa contribution à la sécurité nationale.

Regard vers l'avenir...

Bien que les rôles et responsabilités de la GCC, lorsqu'il s'agit d'apporter un soutien dans le domaine de la sûreté maritime, soient clairs en vertu du cadre législatif actuel, les autres ministères voient dans la GCC un partenaire principal dans le domaine de la sûreté maritime et s'attend à ce que nous jouions un plus grand rôle dans la mise sur pied d'initiatives et de projets liés à la sûreté maritime et à la sécurité nationale. Au cours des cinq prochaines années, et au-delà de cet horizon, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le soutien de la GCC aux activités de sécurité maritime s'accroisse. La nature complexe de la collaboration interministérielle et l'évolution des initiatives de collaborations interagences exigera un sérieux travail sur le plan des politiques. La GCC doit continuer d'évaluer les implications d'une évolution depuis une orientation axée uniquement sur la sécurité maritime vers une culture influencée par des facteurs touchant la protection et la sécurité nautique. Le document du *Cadre de sécurité maritime de la GCC* et le document à venir intituler *Contribution de la GCC à la sûreté maritime* procureront le contexte pour les objectifs du Canada en matière de sécurité nationale.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaboration du document de la GCC intitulé Contribution de la GCC aux initiatives de sécurité publique	Sous-commissaire (Opérations)

Avec la responsabilité claire qui lui incombe de mener des activités et d'entretenir des systèmes d'information critiques pour la sûreté maritime canadienne, la GCC continuera d'accroître sa contribution en matière de sécurité aux organismes fédéraux d'application de la loi et de renseignement. Au fur et à mesure que les nouveaux systèmes de repérage des navires SIRDL et SIA seront déployés, la GCC s'efforcera d'assurer la fiabilité de ces systèmes et l'acheminement soutenu d'information à nos partenaires.

Au cours des cinq dernières années, la GCC s'est dotée de ressources à affecter aux programmes de sûreté maritime et de sécurité nationale en cours. Les équipes conjointes de la Sûreté maritime des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent GCC/GRC et une présence permanente du MPO dans les Centres interagences des opérations de sûreté maritime représentent une évolution des investissements de la GCC en sûreté maritime, qui passe de la simple hausse des activités de la Garde qui profiterait indirectement à ses partenaires à une participation directe à des activités interagences de sûreté maritime.

Sûreté maritime

Offre les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
Fourniture de renseignements sur le trafic maritime de la GCC aux Centres des opérations sur la sécurité maritime	Pourcentage du temps opérationnel par rapport au temps total nécessaire afin de fournir l'information sur le trafic maritime de la GCC aux Centres des opérations sur la sécurité maritime	99.7%
Soutien aux navires dans le cadre du programme des équipes d'exécution conjointes de la GRC et la GCC dans le domaine de la sécurité maritime, ainsi qu'aux autres navires offrant un soutien dans le domaine de la sécurité maritime	Pourcentage de patrouilles/services de l'ÉESM offerts par rapport aux services prévus, conformément au plan d'opérations de la flotte	100%

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
Connaissance accrue des mouvements des navires à l'intérieur et approchant de la zone d'exclusivité économique du Canada	Capacité d'obtention de données du système d'identification et de suivi à longue portée des navires en provenance du Centre national des données du Canada	En cours d'élaboration (le système de PILT entrera en fonction en 2009-2010)
Présence accrue en eaux canadiennes	Pourcentage du nombre total de jours opérationnels de la flotte par rapport au nombre prévu	100%

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure de rendement de la GCC.*

Tableau 11 : Ressources en 2010-2011, Sûreté maritime (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	331,5	331,5
Maritimes	-	3,7	3,7
Québec	1 160,6	989,0	**2 149,6**
Centre et Arctique	1 834,0	2 384,6	**4 218,6**
Pacifique	-	322,2	322,2
Région de la capitale nationale*	2 793,7	2 432,3	**5 225,9**
Total des dépenses directes des programmes	**5 788,3**	**6 463,3**	**12 251,5**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	10 558,0	4 037,6	**14 595,6**
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	1 736,1	839,6	**2 575,7**
Coût total des services	**18 082,4**	**11 340,5**	**29 422,9**

* *Le programme de sécurité maritime est géré pour l'ensemble du pays à partir de la RCN.*

Principales initiatives

Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime

Un aspect primordial de notre rôle accru lorsqu'il s'agit d'appuyer le programme de sécurité maritime concerne l'élaboration continue du programme conjoint d'équipe d'enquêtes de sûreté maritime (ÉESM) formée de membres de la GRC et de la GCC dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ce programme est typique de l'approche du Canada axée sur plusieurs organismes en matière de sécurité maritime qui exploite ainsi ses capacités ministérielles actuelles pour atteindre son objectif de sécurité nationale collectivement et de façon efficace.

L'ÉESM compte à l'heure actuelle quatre navires intérimaires qui seront remplacés d'ici trois ans avec la mise en service de quatre nouveaux navires de patrouille semi-hauturiers. La formation initiale sur l'exécution de la loi est dispensée à tous les membres d'équipage, alors qu'on a installé un équipement spécifique à bord des navires dont la tâche consiste à contribuer aux opérations d'exécution de la loi. Nous continuerons de procéder à une évaluation critique de notre rôle au sein de l'ÉESM et à entreprendre la planification nécessaire pour nous attaquer de façon efficace à tout problème touchant notre personnel ou nos infrastructures.

Nous continuerons également de collaborer avec la GRC et le personnel de Conservation et Protection au MPO afin d'identifier les risques inhérents aux opérations d'exécution sur l'eau. Ces efforts nous permettront d'examiner et de revoir nos procédures et nos pratiques pour assurer la sécurité optimale du personnel et des organismes partenaires de la GCC.

Centres des opérations de la sûreté maritime

Le MPO et la GCC continueront de participer de façon proactive aux initiatives multiministérielles du Centre des opérations sur la sécurité maritime (COSM). Les Forces canadiennes sont à la tête de cette initiative, alors que la GRC assume la responsabilité dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le MPO contribue en fournissant des données importantes sur le trafic maritime, en plus d'analyser ces données pour aider à sensibiliser davantage les gens au domaine maritime sur les trois côtes du Canada ainsi que dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

En 2010-2011, la GCC augmentera sa contribution grâce à la mise en œuvre intégrale du Système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN) au sein des COSM. Ce système permettra aux partenaires des COSM de suivre les navires suivants : les navires battant pavillon canadien partout sur la planète, les navires étrangers entrant dans n'importe quels des ports canadiens jusqu'à 2 000 milles nautiques des eaux canadiennes, ainsi que les navires étrangers transitant dans nos eaux côtières, n'importe où jusqu'à 1 000 milles nautiques des côtes du Canada, incluant l'Arctique.

La dotation des postes à la Garde côtière, tant dans les COSM sur les côtes que dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, connaît présentement son point culminant, alors que la capacité 24/7 au sein des trois COSM deviendra une priorité au cours des prochaines années. Les processus de dotation à l'échelle nationale ont débuté en 2009 et se poursuivront en 2010. Le but consiste à placer le personnel des COSM de la GCC en tenant compte des capacités d'exploitation intérimaire définies pour les centres.

Système d'identification automatique (SIA)

Le SIA est un système de repérage des navires qui fournit automatiquement aux préposés au trafic des mises à jour sur la position des navires et d'autres données sur leurs déplacements. Le but du SIA est d'améliorer la capacité de la Garde côtière à identifier et à surveiller le trafic maritime en temps presque réel à l'aide de données exactes et détaillées, offrant ainsi une meilleure information sur les navires approchant ou naviguant dans les eaux canadiennes. En plus d'ajouter considérablement à la somme des données dont disposent les organismes canadiens d'application de la loi et de renseignement, un avantage évident du SIA sur le plan de la sûreté est d'éviter des collisions et de mieux connaître leurs déplacements.

La Garde côtière du Canada est responsable de la construction et de l'exploitation de la composante riveraine du réseau national de SIA, qui consiste à installer des stations à terre de SIA à des emplacements déterminés pour repérer des navires à des distances de 40 à 50 milles marins des côtes (appelées SIA VHF, ou SIA à très haute fréquence).

L'infrastructure riveraine du SIA a été arrimée aux Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) permettant ainsi de doter 19 centres SCTM et plus de 100 sites radio de systèmes de SIA. En plus de gérer le trafic maritime en général, les SCTM permettront d'alimenter en données d'autres ministères, comme les Forces canadiennes, de même que les SCTM sur les deux côtes et sur les Grands Lacs.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Compléter le projet de SIA conformément au plan initial et assurer une capacité opérationnelle maximale du système.	DG, STI
Offrir un soutien au SIA à l'échelle nationale dans les régions.	CA

Système d'identification et de repérage à longue distance des navires

Les SIRLDN constituent un volet indissociable des efforts que déploie l'Organisation maritime internationale pour accroître davantage la sécurité en mer. À partir de la technologie par satellite, le SIRLDN permettra le suivi des navires de la catégorie SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) qui entrent ou qui passent par le Canada, ainsi que des navires canadiens de la catégorie SOLAS qui évoluent à l'étranger. Grâce à la GCC, notre pays continue de diriger la mise en œuvre du SIRLDN à l'échelle internationale, sans compter qu'il collabore avec les partenaires canadiens et étrangers pour assurer la durabilité à long terme de cet important système de suivi des navires.

Le SIRLDN permet au Canada d'identifier et de suivre chaque jour un nombre estimé à 1 000 navires additionnels. Ces données contribueront grandement à sensibiliser davantage le Canada au domaine maritime, sans compter qu'on les partage avec nos partenaires dans les domaines tels la sécurité, l'exécution et le renseignement. La GCC utilise également le SIRLDN pour suivre avec succès les navires battant pavillon étranger qui effectuent des déplacements dans l'Arctique, alors que la zone d'autorisation du Canada sur le plan des données s'étend au-delà du pôle Nord. Le SIRLDN profitera également à nos opérations de recherche et sauvetage en identifiant les navires de passage à proximité des navires en détresse.

Dans l'année fiscale 2009-2010, le leadership de la GCC en ce qui concerne le développement du SIRLDN à l'échelle internationale était reconnu, tant au pays qu'à l'étranger, alors que plusieurs de nos employés se sont vu décerner des prix, dont le Prix de distinction de la fonction publique du commandant de la Garde côtière américaine.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mise en place intégrale du SIRLDN à l'échelle nationale.	Sous-commissaire (Opérations)

Réinvestissement dans les biens

Nous investissons dans les systèmes essentiels de surveillance et de suivi afin de rehausser ainsi la sûreté maritime. Nous prévoyons consacrer la somme de 3.6 millions de dollars au SIA/SILLPN en 2010-2011 et de 25 millions de dollars pendant toute la durée de vie du projet.

Pour connaître tous les détails et la liste complète des projets, veuillez consulter l'annexe A (page 87).

État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC

Le Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC consiste à offrir des navires et hélicoptères sécuritaires, fiables, disponibles et fonctionnels ayant à leur bord des équipages compétents et professionnels prêts à répondre aux besoins sur l'eau et aux besoins liés au domaine maritime. Cette activité de programme implique la gestion de la flotte, l'acquisition de la flotte, le radoub et l'entretien des navires ainsi que l'affectation du personnel de bord. Par l'entremise du Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte, l'organisme de la GCC s'assurera que la flotte civile du gouvernement du Canada répond aux besoins actuels et futurs des Canadiens et du gouvernement du Canada.

Réalisations en 2009-2010

État de préparation opérationnelle de la flotte

- Signature des ententes sur les niveaux de service au début d'avril avec Sciences et Gestion des pêches et de l'aquaculture, alors que les réunions trimestrielles se déroulent conformément aux plans.
- Élaboration du devis de conception architecturale et préparation d'un prototype fonctionnel du module d'ordre d'appareillage dans le cadre du projet iFlotte.
- Finalisation de la matrice uniformisée des membres d'équipage basée sur les profils de compétences.
- Grâce à la flotte de la GCC, on a procuré un niveau élevé de soutien dans le domaine de la sécurité afin d'assurer la réussite des jeux olympiques de 2010 à Vancouver.
- Finalisation et mise à jour le renouvellement de la flotte.
- Publication de la Politique sur la gestion de l'entretien des navires et du document de gouvernance de la GCC.
- Évaluation de l'état des navires.

En plus d'offrir un soutien à la plupart des programmes de la GCC, ainsi qu'aux programmes des sciences et d'application des lois sur les pêches du MPO, la flotte de la GCC offre des services maritimes civils au nom des autres ministères du gouvernement fédéral ou en appui aux priorités maritimes d'autres organisations et organismes fédéraux. Ces clients comprennent le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Transports Canada, Ressources naturelles Canada ainsi que le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Des renseignements détaillés sur le rendement sont publiés chaque année dans le Rapport annuel de la flotte de la GCC.

Nos services...

Nous procurons des navires et des hélicoptères prêts sur le plan opérationnel ainsi que des compétences dans le domaine maritime qui totalisent 32 000 jours opérationnels par année afin de :

- Offrir les services de la GCC sur l'eau dans les domaines comme la recherche et le sauvetage, la sécurité maritime, l'intervention environnementale, le déglaçage, la lutte contre les inondations, les aides à la navigation ainsi que la gestion des voies navigables;
- Répondre aux priorités maritimes du fédéral ainsi qu'aux urgences d'origine naturelle et humaine en tant que principal intervenant dans le cadre des différentes activités qu'on nous a confiées en vertu du plan d'intervention d'urgence du fédéral;
- Appuyer les activités scientifiques du MPO en plus d'aider à répondre aux besoins en matière de conservation et protection des ressources halieutiques; et
- Aider à répondre aux besoins non militaires sur l'eau des autres ministères du gouvernement (AMG).

La mise en œuvre du programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte repose sur...

- 116 navires, 23 hélicoptères et au-delà de 500 **membres d'équipage et officiers à bord des navires;**
- les opérations 24 heures sur 24 dans cinq régions, chacune étant dotée d'un centre des opérations régionales (COR), qui est chargé de coordonner la répartition des tâches et le déploiement des navires en fonction du plan sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte; et
- le **Centre de coordination national (CCN)** dont l'administration centrale se trouve à Ottawa et qui assure une coordination centralisée en cas de besoin.

Nos clients...

De façon générale, l'état de préparation opérationnelle de la flotte assure que les navires, les hélicoptères et des professionnels du domaine maritime sont disponibles afin de répondre aux besoins en constante évolution du gouvernement. De façon particulière, l'État de préparation opérationnelle de la flotte offre des services dans les domaines suivants :

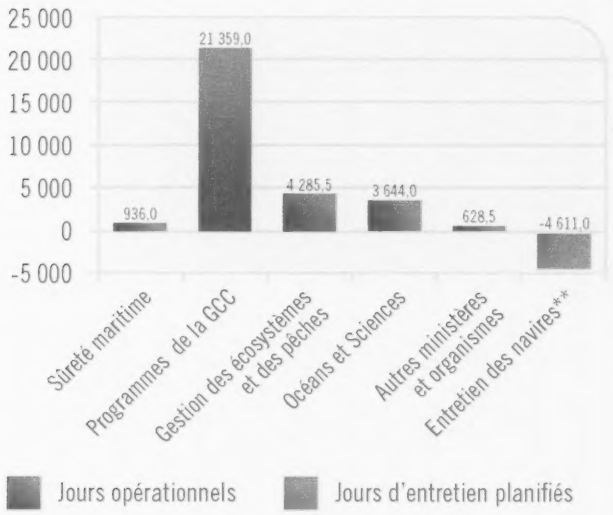
- Programmes de la GCC : Recherche et sauvetage, Sûreté maritime, Intervention environnementale, Déglaçage, Aides à la navigation, Gestion des voies navigables ainsi que les Services de communications et de trafic maritimes;

- Le secteur des Océans et des Sciences ainsi que le secteur de la Gestion des écosystèmes et des pêches – Conservation et protection, au MPO; et
- AMG présentant des besoins sur l'eau, comme Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, le ministère de la Défense nationale (MDN), l'Agence des services frontaliers du Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), ainsi que Transports Canada (TC).

Les prochaines étapes...

En 2010-2011, dans le cadre de la mise en œuvre de son plan annuel sur les opérations de la flotte et comme on peut le voir à la figure 4, la GCC prévoit distribuer ses services entre ses clients de la flotte :

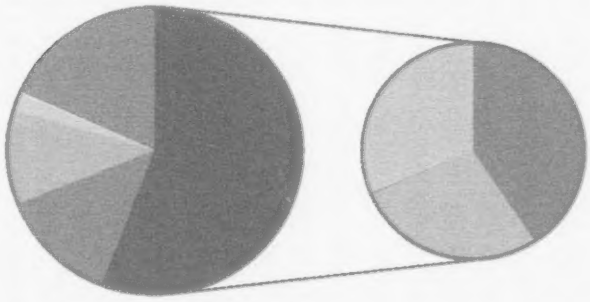
Figure 4 : Services prévus par programme en 2010-2011 (jours opérationnels et jours d'entretien prévus**)*



* *Totalité ou partie d'une période prédéterminée de 24 heures (un jour) où l'on prévoit que les coûts des navires pour 2010-2011 seront distribués comme suit : disponibilité pour offrir des services à un client – à l'exception de l'entretien systématique, du radoub ou du désarmement.*

** *Nombre de jours opérationnels non accessibles aux clients en raison des exigences en matière d'entretien de la flotte (prolongation de la durée de vie du navire, radoubs et entretien systématique)*

Figure 5 : Coûts prévus des navires par programme, 2010-2011



- 55,9% Programmes de la GCC
- 13,2% Océans et Sciences du MPO (incluant les recouvrements)
- 8,7% EFM/NAFO
- 1,9% Autres ministères et organismes
- 1,7% Sûreté maritime
- 0,5% Arctique et autres recouvrements
- 18,1% Entretien des navires

- 22,8% SAR/IE
- 15,4% Aides à la navigation
- 0,2% SCTM
- 17,5% Opérations de déglaçage

En plus d'offrir ses propres services aux Canadiens, la GCC prévoit appuyer les programmes de ses clients de la façon suivante :

Océans et Sciences

- En 2010-2011, nous prévoyons fournir 3 644 jours opérationnels de temps-navire et plus de 342 heures de temps d'hélicoptère aux secteurs des Océans et des Sciences du MPO. Alors que des activités scientifiques se déroulent sur plusieurs de nos navires polyvalents, 16 navires de la flotte se consacrent exclusivement aux efforts scientifiques du MPO et d'autres organisations scientifiques.

Gestion des écosystèmes et des pêches

- Conservation et protection — En 2010-2011, nous prévoyons consacrer 4 286 jours opérationnels de temps-navire et plus de 273 heures de temps d'hélicoptère à Gestion des écosystèmes et des pêches – Conservation et protection.
- Parmi les activités de Gestion des écosystèmes et des pêches– Conservation et protection auxquelles contribue la Garde côtière, mentionnons les patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), le soutien à la récolte annuelle des phoques ainsi que l'exécution des règlements de pêche.

Autres ministères du gouvernement

- En 2010-2011, nous prévoyons consacrer 629 jours opérationnels de temps-navire et plus de 635 heures de temps d'hélicoptère aux clients du gouvernement, comme Environnement Canada, Ressources naturelles Canada (RNC) et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie (CRSNG) afin de réaliser des activités additionnelles dans le domaine des sciences, ainsi que le ministère de la Défense nationale (MDN), l'Agence des services frontaliers du Canada, Sécurité publique du Canada, la GRC et TC dans le cadre d'activités non militaires.

État de préparation opérationnelle de la flotte

Offre les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
Jours d'opérations offerts pour : • Les services maritimes de la GCC (comme le déglaçage, la recherche et le sauvetage, les aides à la navigation, l'intervention environnementale, etc.); • Répondre aux exigences des programmes des sciences et de conservation et protection du MPO; • Répondre aux besoins des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral	Nombre de jours d'opérations entourant les programmes d'un client de la GCC	100%
Renouvellement de la flotte – Acquisition majeure de navires pour la flotte de la GCC	Pourcentage des étapes réalisées dans le cadre d'un projet d'immobilisation majeure	100%
Les biens de la flotte de la GCC sont fiables lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre les programmes de la GCC et des AMG	Pourcentage des jours de disponibilité prévue/jours de disponibilité réelle (la disponibilité se mesure en fonction du nombre de jours d'un programme)	95%

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
Prestation sécuritaire, efficace et adéquate des services de la flotte de la GCC au gouvernement du Canada	Pourcentage des services offerts par rapport aux services prévus pour tous les programmes (avec une zone de tolérance de 10%)	100%
	Nombre de cas dangereux, conformément au système de gestion de la sécurité, d'après une moyenne de 4 ans	207

* *Il s'agit des indicateurs de rendement qu'on retrouve dans le Cadre de mesure du rendement de 2010-2011 de la GCC.*

Figure 6 : Distribution des navires et des hélicoptères à l'échelle nationale, 2010-2011

Tableau 12 : Profil des ressources de l'état de préparation opérationnelle de la flotte 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Région	Salaires	E et E	Immobilisations majeures	Total*
Terre-Neuve-et-Labrador	32 922,4	14 887,9	**47 810,3**	**59 590,0**
Maritimes	22 515,0	2 052,1	**24 567,1**	**41 149,4**
Québec	24 354,3	6 016,2	**30 370,5**	**35 601,6**
Centre et Arctique	19 388,4	1 873,3	**21 261,8**	**26 865,9**
Pacifique	30 077,2	5 801,1	**35 878,3**	**48 004,3**
Région de la capitale nationale	45 982,0	36 385,3	**82 367,3**	**9 995,0**
Programmes nationaux**	175 239,3	67 016,0	**242 255,2**	**93 844,6**
Total des dépenses directes des programmes	**172 114,5**	**51 436,3**	**91 500,0**	**315 050,8**

* *Comprend tous les coûts de l'état de préparation opérationnelle, à l'exception du carburant et des acquisitions*

** *Financement d'entretien à l'échelle nationale et financement destiné à la gestion et l'administration des programmes*

Principales initiatives

Plan d'action de L'Acadien II

Le 29 mars 2009, le navire de pêche *L'Acadien II* a chaviré alors qu'il était remorqué par le NGCC *Sir William*

Alexander. Sur les six membres d'équipage, deux ont été rescapés alors que quatre y ont laissé leur vie, dont un qui n'a jamais été retrouvé. En réaction à cet accident tragique, on a élaboré un Plan d'action intégré pour donner suite aux recommandations des enquêtes réalisées par le Commission sur la sécurité dans les transports (CST) du Canada, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le ministère de la Défense nationale (MDN) ainsi que par le contre-amiral Roger Girouard (à la retraite). Le contre-amiral Girouard a été nommé par le ministère des Pêches et des Océans auquel on a demandé de procéder à un examen indépendant du rôle et de la pertinence des politiques et des procédures que la GCC avaient employées lors de l'incident.

Le plan d'action intégré a été mis en œuvre. Les engagements du plan ont été complétés ou se déroulent conformément aux échéances. On peut d'ailleurs en apprendre davantage et consulter les rapports d'étape détaillés sur le site Web de la GCC.

Améliorations continues en matière de gestion de la flotte

Pour entretenir une flotte prête à répondre à la demande de services sur le plan opérationnel, les gestionnaires de la flotte continueront d'accroître l'efficacité sur un plan interne afin d'optimiser l'uniformité à l'échelle nationale, l'efficacité organisationnelle ainsi que les liens avec les régions et les clients. Ceci étant dit, la flotte de la Garde côtière continuera d'examiner sa façon de faire des affaires et procédera ensuite aux améliorations nécessaires pour améliorer les services dans le cadre du processus pilote continu des ententes sur les niveaux de service (ENS). La Flotte continuera également d'investir dans l'amélioration du système d'information sur les activités de la flotte (SIAF), maintenant connu sous le nom de iFlotte (pour plus de détails, veuillez consulter l'annexe A). Ce système renferme la liste des activités que réalisent concrètement les navires de la flotte, et ce, à chaque heure, en plus de fournir de l'information sur tous les niveaux de gestion. Par conséquent, ce système est essentiel pour que soient efficaces le processus décisionnel, la planification, la mesure du rendement et la production de rapports destinés à tous les niveaux de gestionnaires, ainsi qu'à la population.

Entretien amélioré de la flotte actuelle

À la suite du Rapport de 2007 de la vérificatrice générale, le commissaire de la GCC a demandé qu'on procède à un examen national du programme d'entretien des navires de la GCC afin d'évaluer et valider la stratégie de gestion du cycle de vie de ses navires, incluant les systèmes de soutien, les procédures et les opérations. L'*examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN)* a ainsi donné lieu à 23 recommandations, à partir desquelles on a élaboré un plan d'action d'une durée de trois ans dont on procède actuellement à la mise en œuvre.

Parmi les activités ayant pour but de donner suite aux 23 recommandations, mentionnons l'amélioration des documents d'entretien, comme les plans et les devis, l'amélioration des processus et des activités de gestion, la clarification des rôles et des responsabilités et l'amélioration de la capacité de la GCC à planifier et donner la priorité à l'entretien des navires de la GCC.

En 2009-2010, le commissaire approuvait et publiait sur le site Intranet consacré à la gestion de l'entretien des navires la documentation sur la politique et la gouvernance de la gestion de l'entretien des navires de la GCC, incluant la directive sur les pouvoirs, les rôles et la responsabilité de la GCC en matière de gestion des navires. De plus, on a procédé à un certain nombre d'évaluations de l'état des navires et entrepris d'élaborer un programme continu de sondage sur l'état des navires. Enfin, le concept des opérations du centre d'expertise (CE) de gestion de l'entretien des navires a obtenu une approbation de principe et on a confirmé le financement afin d'entreprendre la mise en place du CE.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Rendre pleinement opérationnel le Centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires en finançant et en amorçant la dotation prévue au budget pour la Phase I de l'EGEN.	DG, STI DG, Flotte
Mettre en pratique le processus du programme de gestion de l'entretien des navires conformément au Manuel d'examen de la gestion de l'entretien des navires, y compris le processus d'examen du Manuel de gestion de l'entretien des navires et l'examen et l'évaluation du programme d'entretien.	DG, STI
Mise en œuvre du Programme continu d'étude de l'état des navires et présenter des rapports d'évaluation de l'état des navires de la GCC.	DG, STI
Mettre la dernière main au plan quinquennal détaillé pour l'entretien de tous les navires.	DG, STI
Publier des plans d'entretien normalisé pour les aéroglisseurs et les bateaux de sauvetage à moteur (BSM) de 47 pieds et les ajouter au Système de gestion des biens de la GCC.	DG, STI
Mise en œuvre des plans d'entretien normalisés pour les aéroglisseurs et les BSM de 47 pieds conformément aux plans d'entretien du Système de gestion des biens.	CA
Utiliser MAINTelligence, surveiller l'uniformité des activités d'entretien (basées sur les plans d'entretien) pour les navires de type 1100.	DG, STI
Préparer une section normalisée de notes/services pour les spécifications de carénage, et un gabarit général servant aux activités de contrats de carénage.	DG, STI

Initiatives en matière de ressources humaines

L'évolution continue de l'état de préparation opérationnelle de la flotte repose sur différentes initiatives visant à appuyer les effectifs de la flotte. Le personnel navigant (officiers des navires et membres d'équipage des navires) représente cinquante et un pour cent des effectifs totaux de la GCC. Les occupations à bord des navires ainsi que l'environnement opérationnel que connaissent les marins diffèrent grandement de ce que vit le personnel à terre de la GCC. Les opérations de la flotte qui ne connaissent aucun répit reposent sur l'utilisation de divers systèmes d'équipage basés sur une variation des heures de travail, de sorte que les employés à bord des navires travaillent environ 40 heures par semaine. Le navire demeure en mer pendant de longues périodes alors que le travail est exigeant et se déroule souvent dans des conditions physiques difficiles. De plus, puisque les marins sont principalement des hommes, la Garde côtière s'efforce de plus en plus de recruter des femmes afin de leur confier des postes au sein du personnel navigant.

Partant de la recherche entreprise en 2009-2010 au niveau des normes relatives à la vision du personnel navigant, la GCC procédera en 2010-2011 à l'évaluation de la faisabilité d'élaborer et de mettre en place des exigences professionnelles de bonne foi qui conviennent à la vision du personnel navigant et des officiers des SCTM, pour ainsi assurer un équilibre entre les besoins des gens aux prises avec des troubles de la vue et la sécurité de tous les gens évoluant dans le même environnement de travail. Nous procéderons également à la mise en œuvre du Programme de certification des membres d'équipage des navires, qu'on vient d'élaborer et qui incitera les membres qualifiés de l'équipage à accéder à des postes en tant qu'officiers à bord des navires, pour ainsi contribuer à assurer une relève plus efficace pour le personnel navigant. Le conseil de gestion (CG) de la GCC se verra présenter une proposition globale ayant pour but de créer un centre de formation pour petites embarcations sur la côte est, alors que la flotte poursuivra ses efforts visant à consolider le Réseau opérationnel des femmes.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaborer des programmes de cours détaillés pour chacun des modules de certificats spécifiques et amorcer la mise en œuvre du Programme de certification des membres d'équipage.	DG, Flotte
Élaborer un plan d'action pour établir des exigences professionnelles justifiées relatives à l'acuité visuelle pour les postes en mer, lesquelles seront liées aux exigences réglementaires nationales et internationales.	DG, Flotte
Élaborer une proposition détaillée pour être présentée au CG de la GCC pour un centre de formation sur les petites embarcations sur la côte est.	DG, Flotte
Continuer d'appuyer l'élaboration du réseau des femmes opérationnelles.	DG, Flotte

Réinvestissement dans les biens de la flotte

Le gouvernement a procédé à des investissements considérables en ce qui concerne les biens de la flotte. Dans les récents budgets fédéraux, la Garde côtière a reçu 1,4 milliard de dollars pour acquérir jusqu'à 14 nouveaux grands navires. Au fur et à mesure que nous achetons de nouveaux biens, nous continuons d'investir dans notre flotte actuelle pour ainsi optimiser sa disponibilité et sa fiabilité. Le budget 2009 nous a permis d'accorder un appui additionnel au niveau des biens de la flotte, alors qu'on nous a réservé la somme de 175 millions de dollars (soit 85 millions de dollars en 2010-2011) destinée à divers projets d'immobilisations qu'on peut mettre immédiatement en branle dans le cadre du Plan d'action économique. En tenant compte de ces projets, la Flotte investira en tout dans 45 projets d'immobilisations dont la valeur atteint 250 millions de dollars en 2010-2011. Trois autres projets d'immobilisations ayant obtenu une approbation de principe, pour un montant total de 9,2 millions de dollars en 2010-2011, peuvent débuter dès qu'on aura approuvé le financement.

Voir à l'annexe A une description détaillée et une liste complète des projets (page 89).

Gestion du cycle de vie des biens

Afin de s'acquitter de son mandat d'assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables canadiennes, la Garde côtière canadienne est tenue de maintenir une somme considérable d'actifs. Ils comprennent les actifs de la Flotte (incluant 116 petits et gros bateaux et des aéroglisseurs) et d'autre matériel et biens meubles, dont 17 443 aides à la navigation fixes ou mobiles, et des systèmes électroniques de communication et de navigation nécessaires pour appuyer les 22 centres de communications et de trafic maritimes un peu partout au Canada. Pour gérer ces actifs d'une manière efficiente et axée sur la clientèle, la GCC a recours à une approche de gestion de cycle de vie.

Le programme des services de gestion du cycle de vie des biens (SGCVB) comporte des services de génie du cycle de vie, d'acquisition, d'entretien et d'aliénation en appui aux biens qui ne font pas partie de la flotte de la GCC, ainsi que le génie du cycle de vie en appui aux biens de la flotte de la GCC (alors que l'acquisition et l'entretien des navires sont fournis par le Programme d'état de préparation opérationnelle de la flotte). Le SGCVB fait en sorte que la capacité, la fiabilité, la disponibilité et la valeur de la flotte sont assurées à un coût minimal du cycle de vie, améliorant ainsi l'efficacité de la prestation des programmes de la GCC aux Canadiens.

Nos services...

- Offrons aux clients/partenaires des programmes et des recommandations sur l'acquisition ou la production et le maintien d'actifs ou de services;
- Préparons des dessins techniques et des cahiers de charges, faisons l'acquisition des actifs ou des services nécessaires et mettons en place des solutions techniques;
- Prenons des mesures d'entretien anticipé, préventif et correctif pour restaurer la capacité opérationnelle et la fiabilité des actifs, des systèmes et du matériel;
- Assurons la disposition économique, sûre et respectueuse de l'environnement des actifs, des systèmes et du matériel.

Le programme des Services de gestion du cycle de vie est offert par...

- **Les Services techniques intégrés (STI) de la GCC.** Plus de 950 ingénieurs, techniciens, technologues, personnes de métiers, gestionnaires et employés de soutien affectés dans plus de 70 ateliers et bureaux dans les cinq régions administratives de la GCC et à l'administration centrale. Ils veillent à ce que les actifs de la GCC soient accessibles et fiables pour soutenir l'exécution de programmes cruciaux comme l'État de préparation opérationnelle de la flotte, les Aides à la navigation, et les Services de communications et de trafic maritimes.

Nos clients...

Les principaux clients du SGCVA sont les directions des Services maritimes et de la Flotte. Le SGCVA fournit aussi des services pour le compte d'autres ministères, comme le programme d'inspection des radios de navires de Transports Canada.

Regard vers l'avenir...

Partant de la récente évaluation du programme de gestion du cycle de vie des biens, la GCC continuera de consolider ses pratiques et ses systèmes de gestion dans le but de produire les résultats prévus de ce programme et disposer de biens disponibles dans le cadre des programmes de la GCC. Lorsqu'on regarde vers l'avenir, on constate que le programme visera principalement à consolider les relations avec les partenaires de la GCC, à améliorer ses processus et ses outils de gestion interne aux fins de la planification des programmes et des opérations, ainsi qu'à assurer la surveillance et l'amélioration du rendement, à entretenir des effectifs dévoués et spécialisés pour la gestion et la prestation des services dans le cadre des programmes de Gestion du cycle de vie des biens, de même qu'à assurer une saine intendance des ressources financières et des renseignements nécessaires afin de pouvoir gérer et offrir les services de gestion des biens.

Gestion du cycle de vie des biens		
Offre les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
Acquisition d'immobilisations majeures pour la GCC (autres que la flotte)	Pourcentage des étapes réalisées à temps dans le cadre d'un projet d'immobilisation majeure	90%
	Taux de réinvestissement dans les immobilisations de la GCC autres que la flotte (moyenne récurrente de trois ans)	5%
Entretien des biens autres que la flotte [comme les aides à la navigation et les SCTM]	Pourcentage de jours de programmes/services offerts conformément à l'ENS et compte tenu de l'entretien réalisé	95%
Pour atteindre ce résultat…	**Mesuré comme suit…***	**Avec ces objectifs…**
Les programmes/services de la GCC sont opérationnels conformément à des buts réalisables	Pourcentage des ententes respectées sur les niveaux de service	95%

* *Indicateurs de rendement qu'on retrouve dans le Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 13 : Ressources en 2010-2011, Services de gestion du cycle de vie des biens

(en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	8 312,1	3 640,5	**11 952,6**
Maritimes	9 697,4	3 685,7	**13 383,1**
Québec	9 115,2	5 613,8	**14 728,9**
Centre et Arctique	10 103,3	3 079,4	**13 182,7**
Pacifique	9 895,9	3 978,5	**13 874,4**
Région de la capitale nationale*	6 339,9	5 858,8	**12 198,7**
Total des dépenses directes des programmes	**53 463,7**	**25 856,7**	**79 320,3**

* *La RCN est responsable de la fonction de génie à l'échelle nationale, ainsi que de la gestion du cycle de vie de plusieurs systèmes d'information de la GCC employés à l'échelle nationale.*

Principales initiatives

Guide des systèmes de gestion du cycle de vie

Le Système de gestion du cycle de vie du matériel (SGCVM) constitue une approche commune, standard et structurée pour assurer la gestion efficace des biens de la GCC. Cette approche standard repose sur le cycle de vie des biens et englobe les efforts de toutes les disciplines techniques nécessaires, alors qu'on fait essentiellement appel à cette approche pour gérer le coût total de propriété d'un bien tout au long de sa vie. On a donc élaboré un manuel de directives sur le système de gestion du cycle de vie pour documenter cette approche standard et on utilise cet ouvrage pour offrir une formation sur la gestion du cycle de vie des biens à la GCC.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Publier le manuel consacré au concept du système de gestion du cycle de vie (SGCVM).	DG, STI
Offrir au moins 4 cours de formation sur la GCV aux employés de l'AC.	DG, STI
Continuer d'offrir des séances de formation sur le SGCVM aux employés dans les régions.	CA
Déployer le générateur de codes de la structure de décomposition des biens (SDB) pour toutes les catégories de navires.	DG, STI

Système de gestion des biens

Le système de gestion des biens (SGB) de la GCC permet d'assurer la gestion efficace et complète du cycle de vie à la GCC en :

- Centralisant les efforts d'uniformisation des méthodes d'entretien et des pratiques de gestion du matériel de façon à accroître ainsi l'efficacité et à améliorer la qualité des services;
- Permettant de suivre l'historique d'entretien et d'identifier les coûts d'entretien réels pour ainsi accroître l'efficacité et améliorer la qualité des services; et
- Instaurant un système permettant d'autoriser, planifier et suivre les travaux d'entretien réalisés par le personnel de la GCC.

Le SGB comporte deux systèmes : MAINTelligence utilisé à bord des gros navires, et MAXIMO pour les actifs à terre et les navires rattachés à une station.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Installer le module de gestion d'inventaire du système de gestion des biens à bord de certains navires de la GCC.	VG	DG, STI
Déployer le système MAINTelligence à bord de neuf gros navires.	VG	DG, STI
Offrir au moins quatre séances de formation sur le programme MAXIMU à l'AC et au personnel des STI en région.	VG	DG, STI
Offrir des séances de formation sur le programme MAXIMO au personnel des STI en région.	VG	CA

Entretien amélioré de la flotte actuelle

Voir la section intitulée « État de préparation opérationnelle de la flotte» à la page 61 pour plus de détails sur la façon d'améliorer l'entretien de la flotte actuelle.

Amélioration de l'entretien de l'infrastructure à terre actuelle

STI est déterminé à offrir des services de gestion des biens de la façon la plus efficace possible. Pour y parvenir, STI s'efforce d'améliorer continuellement ses pratiques d'entretien des infrastructures à terre actuelles. Une telle démarche contribue, à son tour, à améliorer la disponibilité et la fiabilité de notre infrastructure à terre. En plus d'élaborer des plans d'immobilisations à long terme pour les infrastructures à terre (page 23), STI donnera la priorité à la mise en place ou la mise à jour des plans et des manuels d'entretien qui sont essentiels dans le cadre de son engagement continu qui consiste à offrir des services d'entretien planifiés.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Poursuivre la préparation et mise en œuvre des manuels normalisés de génie et d'entretien pour certains biens de la GCC :	VG	DG, STI
• Publier et mettre en œuvre un manuel de génie et d'entretien de l'infrastructure marine et civile.		DG, STI, CA
• Préparer un manuel de génie et d'entretien pour les systèmes électroniques et informatiques, y compris des documents d'information et de formation.		DG, STI
2011-2012		
• Achever des plans d'entretien normalisés pour certains éléments d'infrastructure à terre conformément à la stratégie et aux procédures.		DG, STI
• Mettre en œuvre des plans d'entretien normalisés pour certains éléments d'infrastructure à terre conformément aux stratégies et procédures globales.		CA
2012-2013		
• Publier et mettre en œuvre des manuels de génie et d'entretien pour les systèmes électroniques et informatiques.		CA

Centre de solutions techniques (électronique)

Le Centre des solutions techniques (CST) est un modèle axé sur la prestation de services d'entretien aux partenaires des SCTM. Le CST repose sur trois éléments en matière de prestation des services :

1. Les ententes nationales sur les niveaux de service (ENS) dans lesquelles on définit les attentes des centres ainsi que la relation entre les partenaires/clients et les STI. Le recours aux ENS vise à assurer la satisfaction des partenaires et des clients à l'égard de nos services.
2. Un centre de solutions dans chaque région qui permet aux partenaires/clients de présenter des demandes de services pour la réparation des biens/équipements.
3. La capacité, au sein des STI, de procéder au diagnostic des pannes et au rétablissement à distance de la fonctionnalité des biens.

Le CST est en opération dans la région du Québec et on procède à son implantation dans toutes les autres régions de la GCC. Puisque la région du Québec fait appel à ce modèle de prestation des services depuis un certain temps, la région instaurera un projet pilote ayant pour but d'étendre l'utilisation du CST afin de gérer les services des réseaux électroniques à bord des navires. En optimisant les services d'entretien, le CST assurera la disponibilité des programmes, la fiabilité des programmes ainsi que la satisfaction des partenaires/clients.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Publier une entente nationale sur le niveau de service en matière d'entretien.	DG, STI
Commencer à utiliser les centres de solutions techniques (CST) dans les régions.	CA
Installer des outils et systèmes de diagnostic à distance pour l'ensemble des navires dans le cadre de cette initiative.	CA, QC
Compléter toutes les fonctions de réinitialisation à distance des SCTM.	CA, T.-N.-L.

Initiatives liées aux ressources humaines

La communauté des ingénieurs

La GCC est déterminée à élaborer un plan d'action pour apporter des solutions en matière d'effectifs communautaires dans le domaine du génie et ainsi résoudre les problèmes de recrutement et de maintien en poste au sein de la communauté. L'objectif du plan consiste à :

- Assurer le transfert du savoir inestimable de l'organisation;
- Perfectionner davantage les compétences et à permettre au personnel actuel dans le domaine du génie de croître au sein de l'organisation; et
- Recruter des ingénieurs de la marine ayant suivi une formation universitaire.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Mettre en œuvre le plan d'action constitué de solutions en matière d'effectifs communautaires dans le domaine du génie.	VG	DG, STI DG, GPE

Réinvestissement dans les biens

Le Programme des services de gestion du cycle de vie des biens est principalement axé sur la prestation des services de gestion des biens de la GCC au cours des quatre phases du cycle de vie, soit les phases de conception et d'acquisition, en passant par la phase de mise en service et finalement celle de l'aliénation des biens. La gestion du cycle de vie total des biens de la GCC permet de faire en sorte que les biens seront plus fiables, plus disponibles, plus faciles à entretenir et plus aptes à répondre aux exigences des programmes de la GCC, et ce, à un coût optimal du cycle de vie. Pour offrir ces services, nous investissons dans les infrastructures nécessaires afin d'appuyer la mise en œuvre des SGCVB, comme les systèmes d'information sur la gestion des biens et les équipements lourds nécessaires à l'entretien des autres biens de la GCC.

La mise en œuvre des programmes de la GCC destinés aux Canadiens repose en grande partie sur les biens de la Garde côtière, comme les navires, les systèmes de communication et les aides à la navigation. Par conséquent, des activités d'entretien et des investissements appropriés et opportuns sont nécessaires pour garantir la disponibilité et la fiabilité des biens de la GCC.

On procède actuellement à des investissements considérables dans les immobilisations en raison de l'âge moyen et de la détérioration de l'état physique des biens de la GCC. La stratégie de réinstallation approuvée, qui repose sur les recommandations en matière de cycle de vie des biens et de génie, consiste à remettre à neuf les biens qui se sont détériorés au point où les activités d'entretien habituelles ne suffisent plus à assurer leur fiabilité et leur disponibilité. Cette stratégie permettra de ramener les biens actuels à leur niveau de référence d'exploitation. En plus des investissements consacrés à la remise à neuf et au remplacement dans le but de corriger l'état physique des biens actuels, la GCC investit dans les immobilisations afin de moderniser ses biens. L'amélioration de l'état physique et la modernisation des biens de la GCC ont un impact direct sur la qualité et sur l'étendue des services offerts par la GCC, ainsi que sur les coûts d'exploitation et d'entretien continus connexes. Pour de plus amples renseignements au sujet des stratégies de réinstallation de chacun des programmes de la GCC, veuillez consulter la description du programme approprié de la GCC dans ce chapitre.

En 2010-2011, la GCC prévoit consacrer en tout la somme de 296,4 millions de dollars en réinvestissant dans ses biens. Ainsi, veuillez consulter l'annexe A pour une description complète et la liste intégrale des projets d'immobilisations de tous les programmes de la GCC.

Collège de la Garde côtière canadienne

Le Collège de la Garde côtière canadienne est le principal centre de formation opérationnelle et technique de la GCC. Sa mission consiste à assurer la formation et le perfectionnement des professionnels dans le domaine maritime en appui aux programmes de la GCC dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement. En tant que centre d'expertise en formation de la GCC, le Collège vise à offrir une formation et des services maritimes bilingues et de qualité.

Réalisations en 2009-2010

Collège de la Garde côtière canadienne

- Formation offerte à 142 étudiants dans le cadre du programme de formation des officiers.
- Remise d'un diplôme à 14 officiers de navire et d'un diplôme à 17 officiers des SCTM.
- Élaboration d'un cours de perfectionnement des SCTM qui fera l'objet d'un essai pilote en avril 2010.
- Formation offerte à 96 technologues en électronique et instructeurs de radio à bord de navires.
- Formation offerte à 119 employés en matière de SAR/IE, dont 15 dans le cadre du cours des commandants sur place.
- Remise à neuf de 96 chambres/locaux d'habitation pour étudiants, remplacement de la toiture de la piscine et création d'une aile administrative pour y aménager des bureaux et un registre central, selon le renouvellement des infrastructures.
- Augmentation des efforts de recrutement des officiers de navire pour favoriser l'admission de 64 étudiants en septembre 2010, créant ainsi la classe la plus nombreuse depuis 1987.
- Mesures visant à favoriser les connaissances, la sensibilisation et les partenariats avec les communautés autochtones dans les Maritimes, afin de souligner les avantages de la formation et les perspectives de carrière des Autochtones au sein de la Garde côtière canadienne.

Le Collège offre les programmes d'éducation indispensables à l'échelle nationale, et ce, à quatre niveaux, soit le Programme de formation des officiers de la GCC (PFOGCC), une formation technique continue du personnel navigant, dans les domaines des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), de la formation sur l'entretien et l'équipement du matériel maritime, ainsi que du sauvetage, de la sûreté et de l'intervention environnementale.

Étant un centre de formation en résidence, le Collège a actuellement à son emploi près de 127 personnes, incluant 57 instructeurs, 70 employés à temps plein qui s'occupent du soutien académique, de l'administration générale et de la gestion de la situation, ainsi que de la réservation de bureau et de la gestion des biens.

Collège de la Garde côtière canadienne

Offre les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
Personnel compétent. Diplômés du Plan de formation des officiers de la Garde côtière (PFOGC)	Nombre de diplômés (officiers)	23
Personnel formé. Formation menant à l'obtention d'un certificat pour les officiers des SCTM	Pourcentage des cours offerts/prévus	100%
Personnel formé. Formation axée sur le perfectionnement professionnel (FEEM/IE/SAR)	Pourcentage des cours offerts/prévus conjointement avec les gestionnaires de programme	100%

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit…*	Avec ces objectifs…
La GCC compte sur des professionnels compétents dans le domaine maritime	Pourcentage des services offerts par rapport aux prévisions, conformément au plan de RH de la GCC	100%

* *Indicateurs de rendement qu'on retrouve dans le Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 14 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne

Programme de formation d'officier – Officiers de navire	Nombre total d'étudiants
Année fiscale 2010-2011	188 étudiants
Année fiscale 2011-2012	229 étudiants
Année fiscale 2012-2013	269 étudiants

* *Basé sur la classe d'accueil de septembre de 64 étudiants par an.*

Programme de formation des SCTM – Opérateurs radio	Nombre total d'étudiants
2010-2011	20*
2011-2012	19
2012-2013	17

* *Basé sur les exigences prévues des régions*

Tableau 15 : Ressources consacrées au Collège de la Garde côtière canadienne en 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Région	Salaires	E et E	Total
Collège de la Garde côtière canadienne	8 063,0	4 349,1	**12 412,1**
Total des dépenses directes des programmes	**8 063,0**	**4 349,1**	**12 412,1**
Affectation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	-	-	-
Affectation des services de gestion du cycle de vie des biens	120,2	58,1	**178,4**
Coût total des services	**8 183,2**	**4 407,2**	**12 590,5**

Principales initiatives

Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne

En 2009-2010, le Collège de la Garde côtière canadienne a élaboré un plan de transformation ayant pour but d'assurer le renouvellement de sa structure organisationnelle pour ainsi répondre de façon plus efficace à la demande croissante de formation à la Garde côtière. La mise en œuvre du plan de transformation se poursuivra en 2010-2011 pour assurer ainsi la mise en place des cadres de responsabilisation et de gouvernance nécessaires afin de répondre à la demande de formation opérationnelle maintenant et pour encore bien longtemps. L'amélioration de la capacité de formation linguistique, des technologies de simulation et des infrastructures nous assurera que le Collège dispose des outils nécessaires pour permettre à la Garde côtière de servir les Canadiens dans la langue de leur choix.

L'initiative de transformation du Collège représente la nouvelle position stratégique du Collège dans le but de favoriser la formation et le perfectionnement des employés de la Garde côtière. Le Collège est en mesure de répondre à compter de septembre 2010 à une augmentation de 48 à 64 du nombre d'élèves-officiers admis chaque année. Ce nombre pourrait être ajusté d'une année à l'autre en fonction des besoins changeants des employés à la GCC, le tout étant exposé aux défis démographiques que représente le vieillissement des effectifs.

Activités internationales

Le travail de la GCC présente une dimension internationale à bien des égards. Parce que nos intérêts dans le domaine maritime sont communs à ceux d'autres pays, nous collaborons avec les organisations concernées à l'échelle internationale afin de favoriser nos objectifs communs. Pour ce faire, nous participons à divers forums internationaux, nous dispensons des conseils d'expert aux gouvernements étrangers sur les questions opérationnelles de la Garde côtière et nous faisons connaître nos pratiques exemplaires.

Réalisations en 2009-2010

Activités internationales

- Accueil d'une délégation de la marine chilienne qui s'intéresse à nos opérations, mais tout particulièrement à notre expertise dans l'Arctique.
- Tenue du quatrième sommet impliquant plusieurs ministères, ainsi que la Garde côtière américaine, à Québec.
- Encadrement d'équipes multiministérielles lors des sommets du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (qui s'est déroulé à Busan, République de Corée) et du Forum des Gardes côtières de l'Atlantique Nord (qui a eu lieu à Akureyri, Islande).
- Participation de la GCC, en compagnie d'autres membres du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, à un exercice maritime majeur organisé par la Garde côtière américaine et qui s'est déroulé à Puget Sound afin de mettre à l'essai et améliorer la capacité des membres du Forum de collaborer sur l'eau.
- Au nom du gouvernement du Canada et de l'équipe multiministérielle, la GCC a tenu la 11e réunion des experts du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord à Victoria, Colombie-Britannique.
- On a tenu en 2009 un sommet impliquant la GCC et la Garde côtière américaine qui a mené à la signature d'un protocole d'entente sur la conception et la construction de navires.
- Participation au Plan d'urgence bilatéral des États-Unis et du Canada en cas de pollution des eaux. La GCC a également participé à plusieurs exercices de SAR et IE conjoints avec la Garde côtière américaine.

Voici d'ailleurs quelques exemples de nos activités sur l'arène internationale :

- Nous dirigeons une équipe impliquant de nombreux ministères au sein du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN), une organisation constituée de six pays dont l'objectif consiste à assurer des eaux sécuritaires et protégées dans la région du Pacifique nord en faisant appel à l'échange multilatéral amélioré de renseignements. Deux réunions ont lieu chaque année, soit la réunion des experts, où les groupes de travail abordent un vaste éventail de questions pratiques, ainsi que le sommet des dirigeants, où les principaux représentants des pays membres examinent et approuvent les recommandations des experts et définissent l'orientation du forum pour la prochaine année. La responsabilité en ce qui concerne la tenue des réunions repose sur le principe de rotation, alors qu'en 2010, c'est au tour de la GCC d'accueillir cette activité. La réunion des experts s'est déroulée avec succès à Victoria, en Colombie-Britannique, et les travaux sont bien en branle pour accueillir les dirigeants à Vancouver en septembre 2010.
- La GCC dirige une équipe multiministérielle comparable dans le cadre du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord (FGCAN), qui constitue principalement un groupe de 20 nations provenant de l'Union européenne. Ses membres ont mis l'accent sur l'efficacité en ce qui concerne la sécurité et la protection dans la région maritime de l'Atlantique nord. La GCC dirigera la délégation canadienne lors du sommet qui se tiendra en Norvège en septembre prochain, ainsi que lors de la réunion des experts qui aura lieu en France au mois de mars suivant.
- Notre travail auprès des organisations internationales, comme l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Association internationale de signalisations maritimes (AISM), se poursuit. Ces efforts visent à élaborer des règles, des règlements et des politiques et à mettre au point une technologie de navigation maritime sécuritaire. Ces organisations élaborent et recommandent également des normes techniques en ce qui concerne les aides à la navigation et les systèmes d'identification automatisés (SIA) – des domaines qui font partie des responsabilités et des activités de base de la GCC ici au Canada.
- Étant voisins, la GCC et la Garde côtière américaine ont en commun non seulement des intérêts maritimes, mais également divers clients et intervenants. Nos efforts mutuels dans le domaine de l'amélioration continue consistent, entre autres, à tenir régulièrement des exercices conjoints. Un sommet annuel consacré

au leadership des deux gardes côtières permet de définir l'orientation continue de ce partenariat inestimable et efficace. Cet esprit de partenariat s'est intensifié lors du sommet de 2009, alors qu'on procéda à la signature d'un protocole d'entente sur la conception et la construction de navires. Les deux organisations échangeront des renseignements techniques et scientifiques d'une grande valeur dans les domaines, comme la recherche, la conception, l'analyse, l'élaboration, l'essai et l'évaluation de techniques de conception et de construction de navires. Alors que la GCC a accueilli le sommet de 2009, ce sera au tour de la Garde côtière américaine de recevoir l'équipe multiministérielle dirigée par la GCC à Boston en 2010.

- Dans le cadre de notre philosophie et de notre engagement qui consiste à partager les pratiques exemplaires pour assurer ainsi la sécurité et la protection de notre environnement maritime, la GCC accueille des délégations de gardes côtières provenant d'autres pays. En 2009, des officiers supérieurs de la marine chilienne ont visité notre administration centrale pour apprendre à mieux connaître nos activités et notre expertise dans l'Arctique canadien.
- Un protocole d'entente signé en 2008 entre la GCC et la Garde côtière de la Corée vise à promouvoir la coopération et une compréhension améliorées entre nos différentes organisations. D'ailleurs, un officier de l'organisme coréen est actuellement en poste dans la région du Pacifique.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Tenue du sommet du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord à Vancouver, Colombie-Britannique.	CA, Pacifique
Participation lors du cinquième sommet annuel entre la GCC et la Garde côtière américaine à Boston.	Commissaire
Efforts visant à procurer une plate-forme Web en vue du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord	CA, T.-N.-L.
2011-2012	
Tenue du sixième sommet annuel entre la GCC et la Garde côtière américaine	Commissaire
2012-2013	
Début des efforts de planification afin de tenir en 2013 un exercice maritime majeur impliquant d'autres membres du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord.	CA, Pacifique

(6) INTENDANCE/CONSOLIDATION DE LA GESTION

Réalisations en 2009-2010

Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO

- Examen national des enjeux touchant l'entretien des sites des biens immobiliers de la catégorie II dans le but d'identifier les pratiques actuelles, clarifier les rôles et les responsabilités, ainsi que pour identifier les autres travaux qu'on doit réaliser.
- Définition de pratiques communes en ce qui concerne le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail.

Protocoles de communication

- Examen des protocoles de communication utilisés à l'administration centrale et dans les régions dans les situations d'urgence et lors d'autres événements exceptionnels.

Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC

- Réaliser un examen systématique des services maritimes de la GCC et des plans d'action mis au point avec des initiatives spécifiques sur une période de trois ans.

Identité plus forte de la Garde côtière canadienne

- Réalisation d'un examen et présentation de recommandations à la haute direction de la Garde côtière en vue d'une décision concernant les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) et les effectifs opérationnels d'intervention environnementale (IE) portant l'uniforme de la Garde côtière.

Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO

- Signature d'une nouvelle entente sur les niveaux de service entre la Garde côtière, les Ressources humaines et les Services intégrés (RHSI) en juin 2009.

Système d'information sur la gestion des salaires

- Formation complétée, alors que la mise en œuvre des procédures est en cours.

Ententes de réserve

- Examen des politiques régionales ayant trait aux arrangements de réserve au sein de toutes les directions et analyse des données ayant pour but de déterminer les pratiques exemplaires et de recommander une stratégie au conseil de gestion.
- Examen des arrangements actuels en matière d'entreposage dans les régions et analyse des données dans le but de déterminer les pratiques exemplaires et de recommander un modèle de prestation des services au conseil de gestion.

Une bonne gestion est essentielle pour offrir des programmes et des services de qualité ainsi que pour atteindre les résultats souhaités. La Garde côtière est responsable de la gestion de ses gens, ses biens et ses ressources, alors que l'organisme prête une oreille attentive et réagit aux constatations découlant des vérifications externes et internes, des évaluations, des examens, des sondages ainsi que des autres évaluations de sa gestion et son intendance.

Étant une division importante du MPO, la Garde côtière travaille en étroite collaboration avec le ministère afin de consolider les domaines dont on a constaté un besoin d'amélioration dans les évaluations annuelles des pratiques de gestion qu'a réalisées le Conseil du Trésor. En 2010-2011, la Garde côtière entend collaborer de près avec le ministère au niveau des priorités de gestion communes touchant les gens, les biens, l'information et le rendement. De plus, la Garde côtière continuera de s'efforcer de donner suite aux préoccupations énoncées dans le Rapport de 2007 de la vérificatrice générale au sujet des pratiques de gestion qui manquent d'uniformité à la grandeur du pays. Une gestion consolidée permettra de rehausser notre leadership à l'échelle nationale et d'accroître l'efficacité de nos opérations, en plus d'assurer que la GCC fonctionne vraiment comme une institution nationale.

Pratiques uniformes de gestion des activités

Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO

Dans l'examen du budget de services votés de la GCC, on nous a recommandé d'évaluer notre relation avec les Ressources humaines et les Services intégrés (RHSI) au MPO pour nous assurer que la GCC bénéficie de niveaux uniformes de soutien d'une région à l'autre. En 2008-2009, la GCC et RHSI ont élaboré une nouvelle entente sur les niveaux de service (ENS) dans laquelle on présente les grandes lignes d'un éventail de services dans les domaines des finances et de l'administration, des ressources humaines, des biens immobiliers, de la sécurité et la protection, ainsi que de la gestion et des technologies de l'information et des paramètres de rendement, le cas échéant. Cette nouvelle ENS témoigne des services que nous sommes en train d'adopter, en tant que bénéficiaires ou fournisseurs. De plus, on a articulé une longue liste de recommandations ayant pour but d'améliorer la relation de travail et la prestation des services entre la GCC et RHSI.

Pour s'assurer de maintenir le rythme au niveau de la mise en œuvre de ces recommandations, la GCC et le MPO ont accepté de concentrer leurs efforts sur les priorités

conjointes. En 2009-2010, par exemple, on a procédé à un examen national des questions touchant l'entretien des biens immobiliers de la catégorie II dans le but d'identifier les pratiques actuelles, de clarifier les rôles et les responsabilités. En 2010-2011, la GCC accordera la priorité à la mise en œuvre des résultats des principaux examens en ce qui concerne les arrangements en matière d'entreposage, le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail, ainsi que les arrangements en rapport avec les primes de disponibilité.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Mise en œuvre des pratiques communes en ce qui concerne le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail à la grandeur de la GCC.	CA, T.-N.-L. RHSI
Application d'une politique uniforme en ce qui concerne les arrangements de réserve pour les différentes fonctions et régions et élaboration d'une stratégie de communications à l'échelle nationale afin d'assurer leur application uniforme.	CA
Mise en œuvre d'un modèle de prestation des services d'entreposage harmonisé avec l'entente sur les niveaux de service de la GCC et de RHSI.	CA

Protocoles de communication

En 2009-2010, un groupe de travail de la GCC, avec l'aide des partenaires des différents ministères, a entrepris d'examiner les processus concernant l'état de préparation opérationnelle dans les régions de la GCC. Cet examen avait pour but d'améliorer les processus et les protocoles de communication à la grandeur de la GCC pour ainsi présenter à la GCC l'information nécessaire afin qu'elle puisse prendre des décisions rapides et plus éclairées tout en mesurant l'impact politique et socio-économique des interventions d'urgence de la GCC.

Engagement	En réponse à…	Responsable
2010-2011		
Mise en œuvre de recommandations après s'être penché sur les processus et les protocoles de communication en ce qui concerne l'état de préparation en cas d'urgence.	Budget de services votés	CA, Québec

Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC

Pour rehausser l'efficacité et l'efficience des services maritimes de la Garde côtière, nous avons développer un cadre de programme stratégique (CPS) axé sur les principes généralement acceptés de gestion des programmes fédéraux qui sont énoncés dans le cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du gouvernement du Canada (voir l'annexe E). Depuis 2009, le cadre est devenu notre priorité afin de procéder à l'examen systématique des services maritimes de la Garde côtière d'un point de vue stratégique et de façon continue.

Partant du cadre, nous avons procédé en 2009-2010 à un examen des services maritimes de la Garde côtière. Partant de cet examen, on a développé des plans d'action adaptés afin de proposer des initiatives précises sur une période de trois ans. Ces plans d'action nous ont permis de concentrer nos efforts sur les domaines prioritaires. Nous avons également entrepris de communiquer avec nos principaux partenaires de nos services maritimes afin de réaffirmer notre interprétation commune de nos besoins, nos capacités, notre imputabilité, nos responsabilités et nos rôles respectifs lorsqu'il s'agit d'atteindre les objectifs du gouvernement. De plus, nous avons examiné notre cadre de mesure du rendement et identifié des façons d'améliorer nos indicateurs de rendement. Nos activités dans le cadre du CPS ont permis de consolider notre gestion des programmes et contribué à préparer l'organisation en vue de l'examen stratégique dirigé par le Conseil du Trésor et qui doit se dérouler en 2010.

En 2010-2011, nous procéderons à la mise à jour des plans d'action des services maritimes et nous améliorerons davantage la collaboration avec les principaux partenaires. Ces activités font d'ailleurs l'objet de la section 5 de ce plan d'activités. Nous collaborerons également avec les responsables des programmes desservant les clients de l'extérieur afin d'examiner les priorités des clients, le rendement général des programmes, ainsi que les besoins des clients en vue de l'avenir. Ainsi, nous serons en mesure de bien nous préparer à réaliser le travail qui les attend et en vue de notre exercice d'examen stratégique. De plus, nous ferons appel aux résultats de notre examen systématique de 2009 pour analyser les opérations des services maritimes de la Garde côtière pour chacune des régions, en examinant les procédures et les services pour nous assurer qu'ils sont dispensés de façon uniforme à l'échelle nationale.

En 2011-2012, nous procéderons à un deuxième examen des services maritimes de la Garde côtière axé sur le CPS en nous attardant cette fois-ci sur divers éléments précis du cadre, ce qui permettra d'accroître davantage le rendement de nos programmes.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Examen des domaines prioritaires, du rendement global, ainsi que des besoins futurs des services maritimes de la Garde côtière	DG, SM
Analyse des opérations des services maritimes de la Garde côtière, une région à la fois, pour ensuite s'assurer que les procédures et les services sont dispensés de façon uniforme à l'échelle nationale.	DG, SM
2011-2012	
Réalisation d'un examen systématique de tous les services maritimes de la Garde côtière basé sur le CPS et mise à jour de chaque plan d'action en conséquence.	DG, SM

Identité accrue de la Garde côtière canadienne

Alors que la plupart des Canadiens reconnaissent facilement les coques rouges et blanches des navires, GCC continue d'élaborer d'autres façons de mieux faire comprendre aux Canadiens la portée et l'impact de ses efforts, de consolider son identité et de souligner les aspects qui font de la GCC une institution nationale fière.

L'absence d'image de marque nationale et d'outils de rayonnement et de communications d'envergure nationale empêchent les Canadiens de reconnaître et de comprendre la Garde côtière. Par conséquent, comme nous l'avons souligné la première fois dans le plan d'activités de 2008-2011, nous consoliderons notre image de marque et contribuerons à l'objectif de notre "institution nationale" en élaborant des normes nationales pour nos publications imprimées, ainsi que d'autres produits qui reflètent notre identité visuelle. En 2010-2011, nous élaborerons une norme nationale en matière de richesse fonctionnelle, incluant les graphiques, pour tous les documents imprimés de la GCC. De plus, nous n'avons aucune stratégie organisationnelle nationale en matière de communications internes. Ainsi, nous élaborerons en 2010-2011 une stratégie pouvant permettre une approche uniforme afin d'établir un lien avec notre personnel.

Le mois de janvier 2012 marquera une étape importante dans l'évolution de la Garde côtière. Cinquante ans après sa création, la GCC fêtera ses noces d'or par une série d'événements et d'activités. Nous identifierons et élaborerons en 2011-2012 une approche et des produits qui permettront de souligner cet anniversaire important.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Développer des normes touchant les publications imprimées et autres produits.	DG, SGIA
Élaborer une stratégie de communications internes pour assurer une approche uniforme à l'échelle nationale afin d'établir un lien avec les employés.	DG, SGIA
2011-2012	
Élaborer une stratégie et les produits nécessaires pour souligner le 50e anniversaire de la Garde côtière en 2012.	DG, SGIA

Les efforts que déploie la Garde côtière canadienne afin d'accroître sa visibilité et rehausser son identité grâce à une présence accrue sur le Web à l'échelle nationale se sont poursuivis en 2009-2010. Les réalisations de l'année précédente incluent la normalisation des sites Internet, l'organisation des sites fonctionnels et régionaux, ainsi que la création d'une structure de gouvernance ayant pour but d'assurer une présence viable et durable de la GCC sur le Web.

En 2009-2010, nous avons mis en place le modèle de gouvernance en établissant une structure de comité formelle qui opère sous les auspices du Comité de gestion de la GCC et qui comporte des rôles et des responsabilités. Les processus de publications du Web sont en train d'être raffinés et standardisés par le Groupe de travail de mise en œuvre du Web de la GCC. De plus, nous sommes en train de créer une vision de la GCC pour le Web afin de faire progresser la présence de l'organisation sur le Web. La vision du Web sera définie et mise en place en 2010-2011.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaborer une proposition afin d'assurer une présence continue de la GCC à l'Internet.	DG, SGIA

Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO

En 2008-2009, la Garde côtière canadienne a élaboré des ententes sur les niveaux de service (ENS) entre la Flotte et le secteur des Océans et des Sciences* au MPO, ainsi qu'avec le secteur de Gestion des écosystèmes et des pêches** – Conservation et protection. En 2009-2010, on a mis en œuvre ces ENS dans le cadre d'un projet pilote impliquant des efforts d'élaboration, d'essai et de modification des paramètres de rendement. En 2011-2012, nous finaliserons les ENS en vue de les utiliser sur une base continue. La GCC entretient déjà des ententes de service officielles avec des clients de l'extérieur du ministère (voir

la page 62 pour de plus amples renseignements sur nos clients et sur les services offerts).

Pour accroître la transparence et la responsabilisation interne, la GCC cherchera en 2010-2011 à officialiser le niveau de service que la Flotte procure aux Services maritimes (aides à la navigation, déglaçage, recherche et sauvetage et intervention environnementale).

Engagement	En réponse à...	Responsable
2010-2011		
Élaborer une entente sur les niveaux de services entre les Services maritimes et la Flotte		DG, Flotte DG, SM
2011-2012		
Finaliser les ententes sur les niveaux de service avec Océans et Sciences* au MPO, ainsi qu'avec la Gestion des écosystèmes et des pêches**, et ce, de façon continue en fonction des résultats du projet pilote.	Budget de services votés VG	DG, Flotte
Mettre en œuvre l'entente sur les niveaux de services entre la Flotte et les Services maritimes		DG, Flotte DG, SM

* *Auparavant le* Secteur des sciences du MPO
** *Auparavant le* Secteur de gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO

Citation du commissaire attribuée à Brenda Reynolds

Au cours des 10 dernières années, Brenda Reynolds a constitué le fer de lance de deux initiatives majeures, soit la fusion de la flotte du MPO et de la GCC, ainsi que la mise sur pied de projets pilotes sur la résolution précoce des conflits. Ces deux initiatives ont eu des répercussions sur la Garde côtière dans la région du Pacifique, ainsi qu'une influence à l'échelle nationale, puisque Brenda a fait profiter ses homologues de partout au pays de son expertise, de ses pratiques exemplaires et de sa vision.

De gauche à droite: Vija Poruks (CA, Pacifique), Brenda Reynolds.

État des initiatives de gestion des finances à la Garde côtière

Une saine gestion des finances demeure une priorité de premier ordre pour la Garde côtière canadienne. Nous continuons de consacrer des efforts et des ressources considérables dans le but d'assurer l'amélioration continue dans les domaines, comme la planification, les rapports et la surveillance des finances.

Pour garantir la responsabilité du point de vue fiscal, la GCC a élaboré un processus d'affectation budgétaire axé sur les activités et un exercice mensuel de prévisions et de rapports axé sur les budgets qui sont adaptés à l'environnement opérationnel de l'organisme. La réalisation de ces exercices a évolué avec le temps pour assurer une efficacité et une efficience maximales. Les résultats des processus de gestion financière de la GCC sont grandement utilisés par la haute direction tout au long de l'exercice financier afin de prendre les décisions en rapport avec les priorités et les programmes.

Le cycle de planification et de préparation des budgets de la GCC fut élaboré en étroite consultation avec les régions et les directions de la GCC. Grâce à l'amélioration du processus d'affectation budgétaire, les gestionnaires sont maintenant informés des détails de leur budget dès le début de l'exercice financier, rehaussant ainsi la responsabilisation et la mise en œuvre des programmes. On a également amélioré davantage le cycle de planification au cours des dernières années en procédant à la mise en place d'une approche plus proactive en matière d'échange d'information, laquelle est axée sur des communications plus efficaces entre les employés dans les régions et à l'administration centrale. Il en a résulté un processus décisionnel plus éclairé et axé sur les priorités, ainsi qu'une transparence accrue au niveau des directions.

La GCC surveille ses résultats financiers et produit continuellement des rapports. Chaque mois, chaque région et la direction présentent à l'équipe de gestion des ressources centrales à la GCC ses prévisions et ses données sur les dépenses les plus à jour. Une fonction de remise en question s'ensuit alors pour s'assurer qu'on remette à la haute direction l'information la plus précise et à jour à des fins décisionnelles.

Voici quelques-uns des faits saillants du cadre de gestion des finances de la GCC :

- Mise en œuvre du processus de gestion axée sur les activités et de budgétisation axée sur les activités. Ces nouveaux processus ont permis d'améliorer le lien entre nos décisions d'affectation et la structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR) du Conseil du Trésor. De plus, des révisions apportées à notre architecture d'activités de programme (AAP) nous ont permis de quantifier plus clairement ce qu'il en coûterait pour fournir au Canada une flotte de navires prête du point de vue opérationnel.
- Élaboration et mise en œuvre de pratiques financières standards en réponse aux recommandations de la vérificatrice générale. Ces pratiques standards ont pour but d'assurer que la GCC fonctionne de façon uniforme à la grandeur du pays. D'autres pratiques seront élaborées au besoin. Dans tous les cas, les pratiques standards sont entreprises en consultation avec le personnel des régions après avoir été approuvées par les comités de la haute direction.
- Élaboration d'un cadre de planification intégrée des investissements, qui a donné lieu au premier Plan d'investissement intégré (PII) de l'histoire de la GCC en vue du cycle de planification de 2010-2011 à 2014-2015. Le nouveau cadre est conforme aux nouvelles politiques du Conseil du Trésor sur la planification des investissements. L'élaboration du PII a procuré à la GCC l'occasion de décrire ses activités en matière de gestion des biens et d'investissement, et ce, de façon consolidée et axée sur les priorités. Le PII permet d'évaluer la capacité de nos biens de répondre aux besoins de nos programmes, maintenant et dans l'avenir, en plus de démontrer la façon dont nous réduirons l'écart au niveau des capacités grâce à des investissements de capitaux ciblés et efficaces.

Environnement d'exploitation

La GCC continue de s'adapter aux tendances économiques mondiales et aux décisions gouvernementales qui demandent un réalignement de la stratégie de gestion financière. Les décisions externes entraînent souvent des pressions additionnelles au rendement financier de la GCC et demandent une attention continue de la part de la haute direction. Malgré les ajustements financiers qu'on doit effectuer sans cesse pour se conformer à nos affectations budgétaires, la GCC s'efforce continuellement d'entretenir les niveaux annoncés de services.

Nonobstant l'augmentation du financement des immobilisations majeures provenant du Plan d'action économique (PAÉ), les facteurs externes suivants suscitent des défis pour la gestion de notre budget d'exploitation.

- Le budget d'exploitation de l'exercice financier 2010-2011 de la GCC a été amputé d'environ 2,8 millions de dollars, et ce, principalement en raison d'une baisse de l'objectif des recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC) au Collège de la GCC, ainsi que d'une prolongation des réductions budgétaires à la grandeur du gouvernement. Ces réductions découlaient de l'exercice d'examen des dépenses qu'on a évoqué dans le budget 2006. En vertu de cet exercice, chacun des ministères fédéraux devait réduire ses dépenses en améliorant ses opérations et en procédant à une évaluation rigoureuse de la pertinence et de l'efficacité de ses programmes.
- Le budget de 2010 a également eu des répercussions sur le budget d'exploitation de 2010-2011 de la GCC. Tous les ministères doivent absorber les augmentations de salaires des employés au cours des trois prochaines années, alors qu'il n'y aura aucune augmentation de ces dépenses.
- Les mesures d'austérité qu'on a adoptées à la grandeur du gouvernement dans le budget 2009 se poursuivront pour les dépenses discrétionnaires consacrées aux déplacements, à la représentation et aux conférences. La GCC continuera de surveiller et de réduire davantage ses dépenses en 2010-2011.
- La GCC et le MPO feront l'objet d'un examen stratégique (ES) en 2010-2011. L'ES est un élément essentiel de l'engagement du gouvernement qui vise à s'assurer que nos programmes sont pertinents pour les Canadiens et qu'ils font l'objet d'une mise en œuvre efficace. Le processus d'ES implique une évaluation des dépenses directes des programmes et vise à accroître l'efficacité et l'efficience, à rehausser notre rôle au niveau des programmes essentiels, ainsi qu'à respecter les priorités des Canadiens.
- Il faut également tenir compte de l'impact des fluctuations du prix du carburant. Le risque de dépassement de notre budget de base pour le carburant demeure élevé en raison de la volatilité continue du prix du carburant et de l'acceptation des risques additionnels en rapport avec le carburant attribuables aux ententes sur les niveaux de service (ENS) avec les secteurs des Sciences et de GPA (Gestion des pêches et de l'aquaculture) au MPO. En guise de mesure d'atténuation, les prix du carburant font l'objet d'une surveillance continue par une équipe désignée au sein de la GCC. La Garde côtière consacre tout près de 40 millions de dollars par année en carburant. Même une légère augmentation des prix du carburant entraîne une pression financière considérable pour l'organisme.

En raison de la récession mondiale et de son impact sur l'industrie de la navigation, les recettes que la GCC perçoit des services de déglaçage et de navigation maritime ont connu une baisse considérable en 2009-2010. Alors que l'économie canadienne reprend du poil de la bête en 2010-2011, on s'attend à ce que les recettes recueillies par la GCC augmentent par rapport à leur faible niveau récent, réduisant ainsi l'impact négatif que la baisse des recettes a eu sur le budget d'exploitation.

Les saines pratiques de gestion des finances de la GCC nous assurent que les facteurs externes qui influencent les résultats nets de l'organisme sont traités de façon proactive et en tenant compte des priorités. La prudence fiscale et les restrictions financières de la haute direction permettent à la GCC de continuer de réaliser les opérations prévues dans son mandat et d'entretenir les niveaux de services annoncés.

Actif et passif

La GCC fait appel à un vaste éventail d'équipement et d'autres biens physiques pour réaliser ses activités de tous les jours. La GCC possède jusqu'à 9 616 biens individuels dont la valeur dépasse les 10 000$. Les biens peuvent être répartis entre deux grandes catégories :

- Biens de l'infrastructure des programmes : La GCC gère des biens à terre d'une valeur de 1,6 milliard de dollars dans le cadre des programmes des aides à la navigation, des Services de communications et de trafic maritimes, de gestion du cycle de vie des biens, de même que pour le Collège de la Garde côtière. En plus des installations contribuant à répondre aux besoins en formation de l'organisme, il s'agit de biens à terre et de biens sur l'eau autres que des navires, d'aides à la navigation fixes et flottants, de tours de communication, de grues, de véhicules et de systèmes particuliers à certains programmes.

L'infrastructure des programmes de la GCC comprend des installations qu'on utilise à tous les jours afin d'assurer la sécurité des marins en eaux canadiennes, comme les aides à la navigation fixes, les cornes de brume, les centres de communication, les marqueurs du Système mondial de localisation différentiel (DGPS) et les bouées de navigation.

- Biens de la flotte : La Flotte de la GCC comporte 116 navires, 989 petits bateaux et 23 hélicoptères. Ces biens facilitent la mise en œuvre des programmes et la réalisation des engagements du gouvernement du Canada par l'intermédiaire de la GCC, du MPO et d'autres ministères.

La flotte de la GCC comporte un vaste éventail de navires de tailles variables, incluant des brise-glace lourds qui évoluent dans l'Arctique canadien, pour s'assurer que la voie navigable du Saint-Laurent demeure ouverte tout au long de l'année au trafic maritime, ainsi que des petites embarcations pneumatiques à coque rigide qui réalisent les missions de sauvetage et les patrouilles sur les voies navigables intérieures.

La valeur amortie aux livres de l'ensemble des biens ne s'élève qu'à 573 millions de dollars, alors que la valeur nette aux livres des biens de la flotte atteint 451 millions de dollars, et les 122 millions de dollars restants concernent l'équipement et les autres biens meubles. Il s'agit là de l'indication la plus étonnante de l'âge de nos biens.

La valeur de remplacement des biens de la GCC s'est accrue par rapport au montant précédemment déclaré de 11,6 milliards de dollars en 2009-2010 pour atteindre 14 milliards de dollars en 2010-2011, dont 12,5 milliards concernent les biens de la flotte et 1,6 milliard de dollars correspondent aux biens des infrastructures de programme. La raison première de cette augmentation est une escalade marquée du coût de remplacement des nouveaux navires. La réalité des coûts modernes de la construction navale a été prise en compte lors de l'analyse des prix réalisée dans le cadre du Plan de renouvellement de la flotte, lorsqu'on a évalué en détail le coût de remplacement de chacun des navires essentiels de notre flotte. De plus, alors qu'on prévoit qu'un brise-glace de catégorie polaire coûtera aux alentours de 800 millions de dollars, une valeur de remplacement de 12,5 milliards de dollars pour l'ensemble de la flotte (en dollars constants si on devait remplacer entièrement la flotte aujourd'hui) représente probablement une estimation plus raisonnable que ce qu'on a déclaré précédemment.

Au cours des dernières années, il est devenu apparent que la recapitalisation inadéquate des biens de notre flotte entraînerait éventuellement l'incapacité de la GCC de maintenir les niveaux exigés de services. Par conséquent, on a procédé à des injections de capitaux dans les récents budgets fédéraux, par exemple, en ce qui concerne les navires de patrouille semi-hauturiers et un brise-glace de catégorie polaire, ce qui fera en sorte que la valeur aux livres des biens de notre flotte augmentera avec le temps et les niveaux de service nécessaires seront maintenus.

L'infrastructure à terre de la GCC continue de se détériorer. Même si le nombre de biens en piteux état a diminué, il reste plusieurs autres biens ou sites à réparer. La GCC doit également répondre aux changements rapides et accélérés, alors que les progrès technologiques révolutionnent les communications et que les services d'aides à la navigation de la GCC délaissent les aides physiques traditionnels pour adopter des systèmes électroniques modernes et des services d'information. Des investissements stratégiques considérables seront nécessaires pendant quelques années afin de permettre ainsi à la GCC d'évoluer de façon efficace sur ces fronts.

La détérioration continue de ces biens reflète l'énorme défi que présente la vaste étendue de notre pays. Le problème persiste malgré une augmentation de 22,3 millions de dollars du financement annuel qu'on a obtenu en 2003 dans le cadre du Plan national de dépenses en capital (PNDC). Alors qu'on a constaté certaines améliorations, on continue de dépendre d'une infrastructure à terre désuète et entièrement dépréciée, puisque la recapitalisation n'a pas permis de suivre le rythme de la dépréciation. Par conséquent, l'état de nos biens à terre continue de se détériorer, alors que les progrès technologiques ont fait en sorte que la majeure partie de notre équipement actuel est devenu désuet et plus coûteux à entretenir qu'il ne l'était au début du cycle de planification précédent.

Pour mieux présenter notre stratégie en ce qui concerne la gestion des biens et la planification des investissements, et ce, de façon mieux intégrée, la GCC a entrepris une initiative visant à mettre à jour son processus de planification global des investissements de capitaux. Le nouveau processus de planification intégrée des investissements nous assurera que nos décisions d'investissements reposeront sur une évaluation détaillée des risques, des priorités et des capacités.

Impact des injections de fonds récentes

Comme on l'a mentionné récemment, les plus récents budgets fédéraux comportaient des augmentations considérables de notre budget d'exploitation, ce qui a donné lieu à des investissements additionnels de l'ordre de 1,7 milliard de dollars à la Garde côtière depuis 2005. Le financement prévu dans le Plan d'action économique (PAÉ) a donné lieu à une injection à court terme bien accueillie de fonds qui ont à la fois procuré un avantage économique pour le Canada et qui nous ont permis de faire des investissements additionnels que nous ne pouvions nous permettre à partir de l'enveloppe budgétaire actuelle. La Garde côtière s'est ainsi vu remettre la somme de 175 millions de dollars en financement du PAÉ destinée à six projets d'investissement. Conformément aux exigences du PAÉ, ces montants doivent être dépensés en 2009-2010 et en 2010-2011. La GCC dispose encore de 93 millions de dollars de cette somme qu'elle doit investir en 2010-2011 et que nous prévoyons utiliser entièrement.

Le financement additionnel destiné aux biens de notre flotte produira des avantages très tangibles pour les programmes que nous appuyons et nous permettra d'assurer le maintien de l'excellence des services maritimes que nos clients attendent.

Conclusion

La Garde côtière continue de mettre en œuvre et d'améliorer les initiatives de gestion des finances, ce qui nous aidera ainsi à continuer d'organiser nos opérations de façon plus pragmatique et rationnelle. Le cadre amélioré de gestion des finances nous a aidés à mieux faire connaître nos lacunes sur le plan des capacités et du financement, ce qui a donné lieu à des injections considérables de financement dans nos immobilisations. Le nouveau financement contribuera à stabiliser l'infrastructure de notre flotte. Cependant, il devient de plus en plus évident que l'état de notre infrastructure à terre devrait également mériter notre attention à court terme.

La GCC a pris plusieurs mesures pour assurer un processus d'attribution davantage axé sur les priorités et réalisé en vertu d'un cadre consolidé de planification, de budgétisation et de reddition des comptes. Néanmoins, nous devons continuer de gérer nos budgets d'exploitation et d'investissement de façon efficace en nous assurant de financer convenablement nos programmes les plus pertinents. En continuant d'améliorer nos processus de gestion des finances, la GCC pourra ainsi rester forte maintenant et pour encore longtemps.

Tableau 16 : Calcul des affectations budgétaires de 2010-2011 (en milliers de dollars)

(Milliers de dollars)	Salaires	E et E	Sous-total	Immobilisations	RNC	S et C	Total
Budget total de 2009-2010	**300 782,5**	**168 971,6**	**469 754,1**	**256 406,0**	**(49 958,0)**	**5 038,0**	**681 240,1**
Financement externe							
Économies d'efficacité en 2010-2011 (TPSGC)	-	(862,8)	**(862,8)**	-	-	-	**(862,8)**
Financement des navires des Sciences, de GPA, et de l'OPANO	(38 696,0)	(20 225,9)	**(58 921,9)**	-	-	-	**(58 921,9)**
Biens immobiliers du Collège	-	(2 447,7)	**(2 447,7)**	-	-	-	**(2 447,7)**
Expansion du SIA dans la partie supérieure des Grands lacs	55,7	425,7	**481,4**	(431,1)	-	-	**50,3**
Ajustement du FIN	-	(259,5)	**(259,5)**	-	-	-	**(259,5)**
UMM (entente de contribution avec TC)	-	75,0	**75,0**	-	-	(150,0)	**(75,0)**
COSM de la GRC sur les Grands lacs	600,9	(95,4)	**505,5**	-	-	-	**505,5**
Plan d'action économique (ensemble de stimulants)	-	-	-	(90 000,0)	-	-	**(90 000,0)**
Plan d'action économique (ensemble de stimulants)	-	-	-	85 000,0	-	-	**85 000,0**
Remboursement des prêts du PAÉ par les PPB	-	-	-	8 000,0	-	-	**8 000,0**
Crédits du cadre financier encore non répartis	-	-	-	(26 162,0)	-	-	**(26 162,0)**
Report du cadre financier	-	-	-	16 562,0	-	-	**16 562,0**
NPSH (incrémentiel)	1 723,0	(367,4)	**1 355,6**	30 821,0	-	-	**32 176,6**
Brise-glace de catégorie polaire (incrémentiel)	-	-	-	8 000,0	-	-	**8 000,0**
NHSH	-	-	-	2 650,0	-	-	**2 650,0**
NHSO	-	-	-	2 600,0	-	-	**2 600,0**
Conversions de crédits							
Partie de la conversion des crédits de radoub pour les Sciences, GPA et l'OPANO	-	(6 032,8)	**(6 032,8)**	-	-	-	**(6 032,8)**
Conversions temporaires des salaires	(1 028,0)	1 234,6	**206,6**	-	-	-	**206,6**
SPAT (essai de comm. tactiques du sec.) - Flotte	-	(730,2)	**(730,2)**	-	-	-	**(730,2)**
SPAT (essai de comm. tactiques du sec.) - Flotte	-	772,0	**772,0**	-	-	-	**772,0**
Nouveau financement							
Négociations collectives - ronde 25 (FI et SO)	2 060,0	-	**2 060,0**	-	-	-	**2 060,0**
Négociations collectives - ronde 26 (PA, EC et SV)	7 758,9	-	**7 758,9**	-	-	-	**7 758,9**
Reports							
Report des fonds d'immobilisation de la MJANR du SIA	-	-	-	(8 435,5)	-	-	**(8 435,5)**
Temporisations							
Santé des océans	-	-	-	(750,0)	-	-	**(750,0)**
Année polaire internationale	(430,6)	(301,9)	**(732,5)**	-	-	-	**(732,5)**
Report	-	(5 003,2)	**(5 003,2)**	(11 323,0)	-	-	**(16 326,2)**
Autres (3 postes)	-	(462,5)	**(462,5)**		-	-	**(462,5)**
Budget principal des dépenses de 2010-2011, version préliminaire	**272 826,4**	**134 689,6**	**407 516,0**	**272 937,4**	**(49 958,0)**	**4 888,0**	**635 383,4**
Financement externe							
Financement de la flotte des Sciences (net sans jours de planche) *	18 654,0	6 168,7	**24 822,7**	-	-	-	**24 822,7**
Ajustement pour les Sciences	-	10 447,0	**10 447,0**	-	-	-	**10 447,0**
Financement de la flotte de GPA et de l'OPANO (net sans jours de planche)	15 921,7	6 923,1	**22 844,8**	-	-	-	**22 844,8**
Négociations collectives - ronde 27 (EL et RE)	980,5	-	**980,5**	-	-	-	**980,5**
Négociations collectives - ronde 28 (AV, CS, EX, NR, OM, PE, PL, RO, SO et SP)	1 933,4	-	**1 933,4**	-	-	-	**1 933,4**
Conversions de crédits							
Radoub des Sciences	-	4 050,0	**4 050,0**	-	-	-	**4 050,0**
Radoub de GPA et de l'OPANO	-	1 756,0	**1 756,0**	-	-	-	**1 756,0**

(Milliers de dollars)	Salaires	E et E	Sous-total	Immobilisations	RNC	S et C	Total
Réductions							
CVIRC	-	(181,7)	**(181,7)**	-	-	-	**(181,7)**
Manque à gagner des RNC du Collège	-	(2 000,0)	**(2 000,0)**	-	2 000,0	-	-
Affectations théoriques en 2010-2011	**310 316,0**	**161 852,7**	**472 168,7**	**272 937,4**	**(47 958,0)**	**4 888,0**	**702 036,1**
Nouveau financement							
COSM des côtes	**995,7**	1 005,7	**2 001,4**	-	-	-	**2 001,4**
FIN	-	235,0	**235,0**	-	-	-	**235,0**
Contribution en espèces à la GCCA	-	(33,0)	**(33,0)**	-	-	33,0	**0,0**
Soutien à la pêche émergente au Nunavut	-	375,3	**375,3**	-	-	-	**375,3**
Décret de remise - Traversiers de l'Ontario	-	(43,0)	**(43,0)**	-	43,0	-	**0,0**
Financement pour étudiants	49,1	-	**49,1**	-	-	-	**49,1**
Financement de GI/TI, poste à Prescott	21,6	-	**21,6**	-	-	-	**21,6**
NHSH	-	1 500,0	**1 500,0**	-	-	-	**1 500,0**
Les NAVAREA	812,7	179,0	**991,7**	-	-	-	**991,7**
Aéroglisseur			**0,0**	10 000,0	-	-	**10 000,0**
Réductions							
Financement des facilitateurs	(1 711,5)	(448,7)	**(2 160,2)**	-	-	-	**(2 160,2)**
Réduction du financement des salaires de 1,5%	(4 700,0)	-	**(4 700,0)**	-	-	-	**(4 700,0)**
Transfert permanent aux Sciences - indemnité provisoire	(39,5)	-	**(39,5)**	-	-	-	**(39,5)**
Prêts aux Biens immobiliers	-	-	-	(5 000,0)	-	-	**(5 000,0)**
Conversions	(1 031,1)	1 237,4	**206,3**	-	-	-	**206,3**
Report anticipé	4 700	-	**4 700**	**9 258,2**	-	-	**13 958,2**
Affectations théoriques en 2010-2011	**309 413,0**	**165 860,4**	**475 273,4**	**287 195,6**	**(47 915,0)**	**4 921,0**	**719 475,0**

Tableau 17 : Dépenses prévues à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Sous-activité de l'AAP	Salaires	Autres coûts d'exploitation et d'entretien (E et E)	Total des coûts d'exploitation	Immobilisations majeures	Subventions et contributions	Total des dépenses prévues*
Services des aides à la navigation	12 301,2	11 919,7	**24 220,9**	-	-	**24 220,9**
Services de gestion des voies navigables	2 997,5	6 434,5	**9 432,0**	-	-	**9 432,0**
Services de communications et du trafic maritimes	33 197,3	6 360,9	**39 558,2**	-	-	**39 558,2**
Services de déglaçage	948,6	18 375,3	**19 323,9**	-	-	**19 323,9**
Services de recherche et sauvetage	11 228,2	16 182,9	**27 411,1**	-	4 921,0	**32 332,1**
Services d'intervention environnementale	6 185,9	2 902,0	**9 088,0**	-	-	**9 088,0**
Sécurité maritime	5 788,3	6 463,3	**12 251,5**	-	-	**12 251,5**
Collège de la Garde côtière	8 063,0	4 349,1	**12 412,1**	-	-	**12 412,1**
Etat de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière *	175 239,3	67 016,0	**242 255,2**	229 395,7	-	**471 650,9**
Services de gestion du cycle de vie des biens	53 463,7	25 856,7	**79 320,3**	57 799,9	-	**137 120,2**
Total	**309 413,0**	**165 860,4**	**475 273,4**	287 195,6	4 921,0	**767 390,0**

* *Les coûts d'E et E comprennent le carburant pour GPA, les Sciences et l'OPANO.*

** *Excluant les recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC).*

Tableau 18 : Affectations financières par région, 2010-2011 (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	53 174,0	27 413,9	**80 588,0**
Maritimes	43 763,8	15 752,5	**59 516,2**
Québec	44 662,8	23 247,3	**67 910,1**
Centre et Arctique	40 154,9	16 046,1	**56 201,0**
Pacifique	56 109,1	20 705,0	**76 814,1**
Région de la capitale nationale *	71 548,5	62 695,6	**134 244,1**
Total	**309 413,0**	**165 860,4**	**475 273,4**

* *Le financement dans la RCN comprend un montant total de 18 M$ destiné aux programmes nationaux. Ces fonds seront ultimement dépensés dans les régions. La répartition de ces fonds n'est toujours pas déterminée.*

Tableau 19 : Affectations financières par sous-activité par région, 2010-2011 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Terre-Neuve-et-Labrador	Maritimes	Québec	Centre et Arctique	Pacifique	Région de la capitale nationale	Programmes nationaux	Total
Aides à la navigation	4 573,5	3 298,1	1 591,0	4 029,6	7 037,4	3 666,3	25,0	**24 220,9**
Services de gestion des voies navigables	38,0	1 751,9	4 825,9	842,7	1 096,6	876,9	-	**9 432,0**
Services de communications et du trafic maritimes	6 267,1	6 312,7	6 787,7	6 284,9	11 213,1	867,8	1 824,9	**39 558,2**
Services de déglaçage	2 109,9	3 119,9	3 064,0	1 026,3	236,5	817,3	8 950,0	**19 323,9**
Services de recherche et sauvetage	6 128,6	5 799,1	3 052,3	3 473,1	5 831,4	2 891,6	235,0	**27 411,1**
Services d'intervention environnementale	1 376,5	1 280,6	1 340,1	1 881,3	1 324,3	1 885,2	-	**9 088,0**
Sûreté maritime	331,5	3,7	2 149,6	4 218,6	322,2	532,6	4 693,3	**12 251,5**
Collège de la Garde côtière	-	-	-	-	-	12 412,1	-	**12 412,1**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	47 810,3	24 567,1	30 370,5	21 261,8	35 878,3	80 102,5	2 264,8	**242 255,2**
Services de gestion du cycle de vie des biens	11 952,6	13 383,1	14 728,9	13 182,7	13 874,4	12 198,7	-	**79 320,3**
Total	**80 588,0**	**59 516,2**	**67 910,1**	**56 201,0**	**76 814,1**	**116 251,1**	**17 993,0**	**475 273,4**

Tableau 20 : Programmes nationaux par sous-activité, 2010-2011 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Reconnaissance des glaces	Hélicoptères	Système d'identification automatique	Centre des opérations de sûreté maritime	Fonds des nouvelles initiatives	Recherche et développement	Total
Aides à la navigation	-	-	-	-	-	25,0	**25,0**
Services de gestion des voies navigables	-	-	-	-	-	-	-
Services de communications et du trafic maritimes	-	-	1 824,9	-	-	-	**1 824,9**
Services de déglaçage	8 900,0	-	-	-	-	50,0	**8 950,0**
Services de recherche et sauvetage	-	-	-	-	235,0	-	**235,0**
Services d'intervention environnementale	-	-	-	-	-	-	-
Sûreté maritime	-	-	-	4 693,3	-	-	**4 693,3**
Collège de la Garde côtière	-	-	-	-	-	-	-
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	-	2 264,8	-	-	-	-	**2 264,8**
Services de gestion du cycle de vie des biens	-	-	-	-	-	-	-
Total	**8 900,0**	**2 264,8**	**1 824,9**	**4 693,3**	**235,0**	**75,0**	**17 993,0**

Tableau 21 : Objectifs des recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2010-2011 *(en milliers de dollars)*

Sous-activité de l'AAP	Droits des services de navigation maritime	Droits des services de déglaçage	Droits de dragage en mer	Droits du Collège de la GCC	Autres	Total
Aides à la navigation	(4 728,0)	-	-	-	-	**(4 728,0)**
Services de gestion des voies navigables	-	-	(4 600,0)	-	-	**(4 600,0)**
Services de communications et du trafic maritimes	-	(2 426,1)	-	-	-	**(2 426,1)**
Services de déglaçage	-	-	-	-	(75,0)	**(75,0)**
Services de recherche et sauvetage	-	-	-	-	(250,0)	**(250,0)**
Services d'intervention environnementale	-	-	-	(1 700,0)	-	**(1 700,0)**
Sûreté maritime	(12 609,5)	(9 217,2)	-	-	-	**(21 826,7)**
Collège de la Garde côtière	(10 321,5)	(2 030,7)	-	-	-	**(12 352,1)**
Total	**(27 659,0)**	**(13 674,0)**	**(4 600,0)**	**(1 700,0)**	**(325,0)**	**(47 958,0)**

Les contributions de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) à Pêches et Océans Canada dans le but d'offrir les services d'aides à la navigation de la GCC dans la voie maritime du Saint-Laurent ne proviennent pas des droits identifiés dans ce tableau. Les contributions de la CGVMSL sont plutôt remises au Trésor du gouvernement et ne sont pas disponibles pour le ministère.

Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC *(en milliers de dollars)*

Le tableau 21 nous présente un résumé des dépenses prévues au niveau des immobilisations majeures de la GCC sur une période de cinq ans. Ces dépenses sont réparties en fonction des grandes catégories d'investissements afin de définir ainsi la répartition des dépenses consacrées aux immobilisations majeures à long terme. (Pour de plus amples renseignements au sujet des divers projets d'immobilisation, veuillez consulter l'annexe A.)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	TOTAL
Survol du budget						
Enveloppes budgétaires du budget de services votés						
Radoub – Navires	54 400,0	54 400,0	54 400,0	54 400,0	54 400,0	272 000,0
Radoub – Hélicoptères	5 600,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	28 000,0
Radoub – Infrastructure à terre	25 000,0	25 000,0	25 000,0	25 000,0	25 000,0	125 000,0
Rétablissement des voies navigables	515,0	3 815,0	3 815,0	3 815,0	3 815,0	15 775,0
Gestion de l'entretien des navires	3 200,0	6 500,0	6 500,0	6 500,0	6 500,0	29 200,0
Remplacement des petits bateaux	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	25 000,0
Contribution aux GPE – NPSH	-	6 096,7	8 403,3	-	-	14 500,0
Montant résiduel pour décision	35 685,0	22 988,3	20 681,7	29 085,0	29 085,0	137 525,0
Total du budget de services votés	**129 400,0**	**129 400,0**	**129 400,0**	**129 400,0**	**129 400,0**	**647 000,0**
Enveloppes budgétaires du budget de mesures temporaires :						
Grands projets de l'État	60 571,1	201 435,7	235 170,2	167 155,8	250 675,0	915 007,8
Plan d'action économique	93 000,0	-	-	-	-	93 000,0
Les NAVAREA	-	-	2 013,6	813,6	-	2 827,1
Report des grands projets de l'État	3 127,5	-	-	-	-	3 127,5
Total du budget de mesures temporaires	**156 698,6**	**201 435,7**	**237 183,8**	**167 969,4**	**250 675,0**	**1 013 962,4**
Ajustements budgétaires :						
Report du budget de services votés	6 097,0	-	-	-	-	6 097,0
Prêts aux biens immobiliers (édifice de l'Institut océanographique de Bedford (IOB))	(5 000,0)	2 500,0	2 500,0	-	-	-

Survol du budget	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	TOTAL
	287 195,6	**333 335,7**	**369 083,8**	**297 369,4**	**380 075,0**	**1 667 059,4**
Survol des dépenses prévues						
Flotte de navires						
Radoub – Navires	**75 963,3**	**59 900,0**	**54 400,0**	**54 400,0**	**54 400,0**	**299 063,3**
Plan d'action économique	14 673,3	-	-	-	-	14 673,3
Budget de services votés	54 400,0	54 400,0	54 400,0	54 400,0	54 400,0	272 000,0
Besoins non prévus	6 890,0	5 500,0	-	-	-	12 390,0
Radoub – Hélicoptères	**7 050,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**29 450,0**
Budget de services votés	5 600,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	28 000,0
Besoins non prévus	1 450,0	-	-	-	-	1 450,0
Gestion de l'entretien des navires	**3 200,0**	**6 500,0**	**6 500,0**	**6 500,0**	**6 500,0**	**29 200,0**
Budget de services votés	3 200,0	6 500,0	6 500,0	6 500,0	6 500,0	29 200,0
Remplacement des petits bateaux	**15 654,0**	**5 000,0**	**5 000,0**	**5 000,0**	**5 000,0**	**35 654,0**
Plan d'action économique	9 254,0	-	-	-	-	9 254,0
Budget de services votés	6 400,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	26 400,0
Remplacement des petits navires	**34 921,0**	**10 060,0**	**8 578,5**	**24 000,0**	**26 207,0**	**103 766,5**
Plan d'action économique	31 458,0	-	-	-	-	31 458,0
Remplacement prévu	1 463,0	6 360,0	8 578,5	24 000,0	26 207,0	66 608,5
Projets résiduels en cours	2 000,0	3 700,0	-	-	-	5 700,0
Prolongation de la durée de vie des navires	**26 030,7**	-	**1 200,0**	-	-	**27 230,7**
Plan d'action économique	25 614,7	-	-	-	-	25 614,7
Besoins non prévus	416,0	-	1 200,0	-	-	1 616,0
Système des navires/mises à niveau techniques	**1 568,7**	**1 300,0**	**1 164,0**	-	-	**4 032,7**
Investissement	179,2	-	-	-	-	179,2
Remplacement	1 389,5	1 300,0	1 164,0	-	-	3 853,5
Total pour la flotte de navires	**164 387,7**	**88 360,0**	**82 442,5**	**95 500,0**	**97 707,0**	**528 397,2**
Infrastructure de programme						
Radoub – Infrastructure à terre	**27 656,7**	**25 500,0**	**25 000,0**	**26 001,0**	**25 000,0**	**129 157,7**
Budget de services votés	23 370,7	25 500,0	25 000,0	26 001,0	25 000,0	124 871,7
Projets résiduels en cours	4 286,0	-	-	-	-	4 286,0
Rétablissement des voies navigables	**900,0**	**3 815,0**	**3 815,0**	**3 815,0**	**3 815,0**	**16 160,0**
Budget de services votés	900,0	3 815,0	3 815,0	3 815,0	3 815,0	16 160,0
Infrastructure des systèmes	**28 999,8**	**21 504,0**	**28 637,4**	**29 092,6**	**38 827,0**	**147 060,8**
Les NAVAREA	-	-	2 013,6	813,6	-	2 827,1
Investissement	15 860,6	10 581,0	6 154,8	3 390,0	1 926,0	37 912,4
Remplacement	13 139,2	10 923,0	20 469,0	24 889,0	36 901,0	106 321,2
Total pour l'infrastructure de programme	**57 556,5**	**50 819,0**	**57 452,4**	**58 908,6**	**67 642,0**	**292 378,5**
Acquisition de gros navires						
Acquisition de navires	48 938,4	194 336,7	230 690,3	156 466,7	241 175,0	871 607,1
Gestion de projet	7 077,1	6 822,3	6 716,2	5 081,1	4 000,0	29 696,5
Capacité de base	6 455,6	6 373,4	6 167,0	5 608,0	5 500,0	30 104,2
Plan d'action économique	12 000,0	-	-	-	-	12 000,0
Total pour l'acquisition de gros navires	**74 471,1**	**207 532,4**	**243 573,5**	**167 155,8**	**250 675,0**	**943 407,8**
Total des dépenses prévues	**296 415,3**	**346 711,4**	**383 468,4**	**321 564,4**	**416 024,0**	**1 764 183,4**

Annexe A : Dépenses en immobilisations de la GCC

L'expérience a toujours démontré que malgré nos meilleurs efforts, des facteurs externes ont souvent pour effet de retarder les projets. L'expérience a également révélé qu'en raison de la nature de nos opérations, le délai de mise en œuvre des projets d'immobilisations est relativement long. Ces deux facteurs, combinés à notre désir de minimiser les péremptions au niveau du budget d'immobilisations (crédit 5), on fait en sorte que le Conseil de gestion des investissements de la GCC a surprogrammé son crédit d'immobilisations de 9,2 millions de dollars en 2010-2011.

Le degré de surprogrammation repose sur divers facteurs, dont l'expérience que possède la GCC au niveau des divers types de projets planifiés, la communication avec l'industrie, la communication avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), ainsi que notre capacité interne de mettre en place les investissements proposés. Une telle approche nous assurera que la GCC procède à une gestion proactive de son budget d'immobilisations et qu'elle dispose d'investissements très prioritaires prêts afin d'absorber les ressources inutilisées en cours d'année qui découlent inévitablement des projets d'investissement d'envergure. Le niveau de surprogrammation fait l'objet d'un réexamen annuel en tenant compte des investissements proposés de façon à ce qu'il représente ainsi un équilibre entre le risque de péremption des fonds et le risque de devoir retarder les dépenses pour ne pas dépasser le budget.

La Garde côtière canadienne fait appel à un vaste éventail d'équipement et d'autres biens physiques afin de réaliser ses activités de tous les jours. Par exemple, les activités de recherche et sauvetage requièrent habituellement l'utilisation de navires de sauvetage ou d'hélicoptères, ainsi que d'un équipement de communication. De même, le déplacement sécuritaire des biens en eaux canadiennes repose sur l'existence d'aides à la navigation fiables et peut faire appel aux services de brise-glace.

L'infrastructure nécessaire pour appuyer les activités de la GCC appartient à deux grands groupes :

- **Équipement et autres biens meubles (biens des infrastructures de programme).** Cette catégorie comprend les systèmes d'information et d'exploitation, les systèmes, l'équipement et les infrastructures de communication comme les tours de radio, ainsi que les sites de radar et les aides à la navigation comme les bouées, les balises et l'équipement d'intervention environnementale. On estime la valeur de rechange de ces biens à 1,6 milliard de dollars.
- **Biens de la flotte.** Ces biens comprennent 116 navires – soit des embarcations de recherche et sauvetage, des navires de sciences halieutiques, des navires de patrouille, des brise-glace légers et lourds, etc., ainsi que 22 hélicoptères. On estime la valeur de rechange de ces biens à 12,5 milliards de dollars.

Ces biens doivent faire l'objet d'un entretien systématique et éventuellement d'un remplacement afin que la GCC puisse réaliser son mandat. Cela suppose l'adoption d'une approche à long terme et des ressources financières considérables, puisque les dépenses consacrées aux immobilisations représentent un pourcentage comparativement élevé de nos dépenses.

Les dépenses en immobilisations consacrées à l'équipement et à d'autres biens meubles sont regroupées en fonction du service concerné de la GCC. Les dépenses en immobilisations de la GCC pour les biens de la flotte sont regroupées en fonction du type de dépenses concernées.

Les sources de financement des dépenses en immobilisations de la GCC comprennent les éléments suivants :

- Les niveaux de référence continus permettant de remplacer ou de prolonger la durée de vie des biens essentiels.
- Le financement du budget de 2003 comportant une somme additionnelle de 47 millions de dollars par année pour la remise en état des biens de la GCC. La GCC a augmenté ce budget de 23 millions de dollars en financement pour le radoub qu'on a converti en provenance du crédit d'exploitation vers le crédit des immobilisations afin de consolider tout le financement destiné au radoub et à la remise en état en un même endroit.
- Le financement du plan de transformation obtenu en 2006 et qui totalise 16 millions de dollars.
- Les fonds inutilisés des projets ayant fait l'objet d'un report vers les années subséquentes.
- Le financement des grands projets de l'État (GPÉ). Ce financement est destiné à l'achat de nouveaux navires, incluant des navires semi-hauturiers et hauturiers, ainsi que des aéroglisseurs.
- Le financement à titre de stimulant d'une valeur de 175 millions de dollars qu'on a prévu dans le budget de 2009 dans le cadre du Plan d'action économique du fédéral pour une période limitée.

Dans le cadre du nouveau Plan d'investissement intégré (PII) de la GCC, on a consolidé tout le financement des immobilisations en un seul budget des immobilisations majeures de la GCC. Ce budget total a été divisé entre les enveloppes du budget de services votés et les enveloppes du budget de mesures temporaires. Le budget total des immobilisations de la GCC pour 2010-2011 s'élève à 287,2 millions de dollars.

Les tableaux présentés dans cette annexe nous présentent les dépenses prévues en 2010-2011. Les projets présentement en cours sont énumérés en premier lieu, suivis des projets approuvés en principe ou en attente de financement.

Nota : Les chiffres apparaissant sur les pages suivantes peuvent varier au cours de l'exercice financier en fonction de la disponibilité de l'équipement, des installations de réparation et du financement. Par exemple, une inspection réalisée par Transports Canada peut déclencher la réparation d'urgence d'un navire, d'un service de communication ou d'un équipement dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage ou un hélicoptère peut tomber en panne et nécessiter une réparation immédiate.

Sommaire

Type de bien	Dépenses par sous-activité de l'AAP	Exemple de dépenses	Dépenses prévues en 2010-2011 (millions de dollars)
Équipement et autres biens meubles (biens de l'infrastructure des programmes)	**Aides à la navigation**	Remise en état, modernisation et remplacement des aides à la navigation flottantes et à terre.	11,3
	Services de communications et de trafic maritimes	Modernisation des divers équipements de communication dans les Centres de SCTM et dans les endroits éloignés.	19,8
	Services d'intervention environnementale	Investissement dans l'équipement d'intervention environnementale.	0,7
	Sûreté maritime	Investissement dans les systèmes essentiels de surveillance et de suivi.	6,0
	Services de gestion des voies navigables	Restauration de la partie canadienne des chenaux reliant les Grands Lacs.	0,9
	Gestion du cycle de vie des biens	Investissements dans un réseau opérationnel national pour les applications/systèmes opérationnels de la GCC.	3,1
Biens de la flotte	**État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière**		
	Acquisition ou remplacement	Acquisition de nouveaux navires	125,1
	Réparations, remises en état et radoubs majeurs	Radoub et remise en état des navires et hélicoptères	86,2
	Prolongation de la durée de vie des navires	Prolongation de la durée de vie des navires	26,0
	Amélioration des systèmes	Modernisation des simulateurs	17,3
Total			**296,4**

Détails

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
Aides à la navigation				
Projets en cours				
Remplacement/remise en état sur place des aides fixes mineures (phase 2) - Remplacer, enlever, relocaliser, modifier, redessiner et/ou remettre en état plusieurs aides à la navigation fixes de courte portée et l'infrastructure locale connexe dans toutes les régions de la GCC afin d'éliminer les éléments à risque élevé en rapport avec un bris de structure et les codes de santé et sécurité.	18,5	14,4	3,9	0,2
Remise en état/modernisation des aides à la navigation fixes majeures (phase 2) - Remplacer, enlever et/ou remettre en état plusieurs des structures majeures à courte portée servant de base aux aides à la navigation fixes à terre. Procéder à un investissement stratégique dans le remplacement ou la modernisation des aides à la navigation par un équipement moderne impliquant le recours à une nouvelle technologie.	18,4	14,3	4,1	0,0
Remise en état/modernisation des aides à la navigation flottantes (phase 2) - Remplacer ou remettre en état les aides à la navigation flottantes, ainsi que l'équipement connexe afin de se conformer aux codes et aux normes, ainsi qu'aux exigences en matière de santé et sécurité, de diligence raisonnable et de responsabilité éventuelle du ministère dans toutes les régions.	17,5	12,2	3,4	1,9
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
Remise en état du système mondial de localisation différentiel (DGPS) – Remplacer et/ou remettre en état l'équipement électronique et l'infrastructure locale sur les sites de DGPS à la grandeur du Canada.	30,5	0,0	0,0	30,5
Remise en état et modernisation sur place des aides à la navigation fixes mineures (phase 3) - Remplacer, enlever, relocaliser, modifier et/ou remettre en état plusieurs aides à la navigation fixes de courte portée et l'infrastructure locale connexe dans toutes les régions de la GCC afin d'éliminer les éléments à risque élevé en rapport avec un bris de structure et les codes de santé et sécurité.	17,5	0,0	0,0	17,5
Remise en état des aides à la navigation fixes majeures (phase 3) - Remplacer, enlever et/ou remettre en état plusieurs des structures majeures à courte portée servant de base aux aides à la navigation fixes à terre. Procéder à un investissement stratégique dans le remplacement ou la modernisation des aides à la navigation par un équipement moderne impliquant le recours à une nouvelle technologie.	16,4	0,0	0,0	16,4
Modernisation et remise en état des aides à la navigation flottantes (phase 3) - Remplacer ou remettre en état les aides à la navigation flottantes et l'équipement connexe qui sont dotés dans bien des cas d'une nouvelle technologie.	18,0	0,0	0,0	18,0
Plates-formes d'atterrissage pour hélicoptères sur les sites des aides à la navigation – Construire tout près de 86 nouvelles plates-formes pour hélicoptères dans les sites prioritaires identifiés à Terre-Neuve-et-Labrador pour assurer un accès sécuritaire aux emplacements déjà établis des aides à la navigation.	7,2	0,0	0,0	7,2
Services de communications et de trafic maritime				
Projets en cours				
Remplacement de l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) des SCTM - Remplacer l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) des 22 centres de SCTM, ainsi que les consoles, l'équipement radio télécommandé dans les sites éloignés, de même que deux simulateurs dans les nouvelles installations de formation technique qui sont nécessaires au Collège de la GCC à Sydney, N.-É. L'utilisation de la plus récente technologie numérique permettra la commutation multifonctions et la communication simultanée sur différentes fréquences radio.	47,8	3,7	3,2	40,9
Remise en état des tours de communication des SCTM (phase 2) - Remettre en état de base, les tours de communication radio identifiées comme étant prioritaires en avril 2006. Les tours identifiées sont celles qui ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels ou qui risquent grandement de tomber en panne en raison de l'usure et de la surcharge.	18,7	14,1	3,8	0,8
Remise en état des sites de communication des SCTM (phase 2) - Remettre en état de base les sites actuels de communication des SCTM que la GCC utilise à la grandeur du Canada. Ce travail consiste à remplacer ou à remettre en état l'équipement, les édifices, les remorques, les routes et les lignes de transmission, en plus de remplacer les réservoirs de combustible et les structures de retenue des fuites et à assurer la sécurité physique conformément aux normes nationales et régionales.	18,6	15,9	2,7	0,0

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
Remise en état des systèmes de communication (phase 2) - Remettre en état les systèmes de communication et l'infrastructure connexe, incluant les récepteurs et les émetteurs MF-HF, les systèmes d'antenne VHF-DF et les liaisons par satellite, les radars, les systèmes d'alimentation sans coupure, pour ensuite essayer les infrastructures dans toutes les régions. Cette étape consiste également à consolider le réseau à micro-ondes de Prince Rupert en ajoutant deux sites à micro-ondes comprenant quatre liaisons à micro-ondes.	17,9	7,3	3,8	6,8
Remise en état de la radio VHF - Rétablir les conditions de base des radios à très haute fréquence (VHF) des SCTM dans toutes les régions où les systèmes sont désuets ou risquent de tomber en panne.	17,6	16,0	0,9	0,7
Remise en état du système de télécommunications dans l'Arctique - Rétablir les conditions de base du réseau et de l'information de télécommunications dans l'Arctique en remplaçant l'équipement de communication HF, MF, VHF, UHF et par satellite.	16,7	14,2	1,4	1,1
Remplacement du système de soutien aux opérateurs de trafic maritime (SSOTM) des SCTM dans la région du Pacifique - Une version du système d'information sur la navigation maritime (SINM) comprenant l'interface du système d'identification automatique (SIA) fera l'objet d'une modernisation afin d'inclure les fonctions opérationnelles essentielles nécessaires dans la région du Pacifique. Cette version modernisée du SINM et le nouvel équipement nécessaire seront implantés dans la région du Pacifique seulement.	4,7	3,6	1,1	0,0
Remise en état du radar Tofino des SCTM - Remplacer les actuels affichages radar à « chambre noire » par des affichages numériques de jour et procéder aux autres rénovations mineures, ainsi qu'aux modifications des infrastructures afin de permettre une utilisation de jour au centre des SCTM de Tofino dans la région du Pacifique.	3,0	2,8	0,2	0,0
Appels sélectifs à très haute fréquence (VHF)/numériques dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent - Installer le système de VHF/DSC du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) à terre dans certains centres des SCTM et certaines prises télécommandées le long des Grands Lacs (région du Centre et de l'Arctique) et du fleuve Saint-Laurent (région du Québec).	8,5	7,9	0,3	0,3
Remise en état des systèmes d'émetteur/de communication des SCTM (phase 3) - Remise en état des émetteurs et des composants électroniques des SCTM. Le projet consiste, entre autres, à créer des centres de solutions techniques dans chaque région.	17,7	5,1	2,2	10,4
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
Système d'ouverture de session et d'information du SCTM - Remplacer le système désuet des messages et le système automatique de diffusion des messages (MDS/NAVTEX) par un nouveau système d'ouverture de session de SCTM dans 22 centres de SCTM.	4,6	0,0	0,3	4,3
Remise en état du système de radiogoniométrie VHF-DF – Rétablir les conditions de base du système de radiogoniométrie à très haute fréquence qui sont désuets ou qui risquent de tomber en panne dans toutes les régions. On peut également étendre la couverture VHF-DF.	10,0	0,0	0,0	10,0
Remplacement du système d'information sur la gestion du trafic maritime (SIGTM) - Remplacer le système d'information sur la navigation maritime (SINM) par un SIGTM répondant à tous les besoins en matière de capacité approuvée, de mandats et de données en matière de Services maritimes.	39,2	0,0	0,0	39,2
Remplacement des tours de communication des SCTM (phase 3) - Rétablir les conditions de base des tours de communication des SCTM identifiées comme étant les plus prioritaires. Les tours identifiées sont celles qui ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels ou qui risquent grandement de tomber en panne en raison de l'usure et de la surcharge.	18,1	0,0	0,0	18,1
Remise en état des sites de communication des SCTM (phase 3) - Remettre en état de base les sites actuels de communication des SCTM que la GCC utilise à la grandeur du Canada afin de rétablir. Ce travail consiste à remplacer ou à remettre en état l'équipement, les édifices, les remorques, les routes et les lignes de transmission, en plus de remplacer les réservoirs de combustible et les structures de retenue des fuites et à assurer la sécurité physique conformément aux normes nationales et régionales.	18,1	0,0	0,0	18,1

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
Services d'intervention environnementale				
Projets en cours				
Équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique (Santé des océans – SO) - Investir dans l'équipement d'intervention environnementale afin de rehausser la capacité d'intervention environnementale de la Garde côtière dans l'Arctique.	2,0	1,3	0,7	0,0
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
Remise en état de l'équipement d'intervention environnementale (IE) - Remettre en état l'équipement d'IE en rétablissant les conditions de base des biens.	17,9	0,0	0,0	17,9
Sûreté maritime				
Projets en cours				
Système d'identification automatique (SIA). Mettre en place un service de SIA à très haute fréquence et un Système d'identification et de repérage à longue distance des navires pour accroître la protection et améliorer la sécurité de la navigation au Canada.	25,0	16,5	6,0	2,5
Services de gestion de voies navigables				
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
Rétablissement des chenaux reliant les Grands Lacs - Rétablir les profondeurs et la largeur théorique indiquées sur les cartes dans la partie canadienne des chenaux sur la partie inférieure de la rivière de Détroit (tels les chenaux Livingstone et Amhertsburg); dans la région du lac Saint-Clair (comme la rivière Saint-Clair, le Détour du sud-est et les chenaux du lac Saint-Clair); ainsi que de la rivière St. Mary pour ainsi permettre aux navires de circuler sur la voie maritime entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent sans restriction et de façon sécuritaire et efficace entre les parties supérieure et inférieure des Grands Lacs.	19,0	0,0	0,9	18,1
Gestions de biens du cycle de vie				
Projets en cours				
Système de gestion de la configuration et de gestion des données techniques - Élaborer et mettre en œuvre un système devant faciliter l'achat de matériel et la gestion du cycle de vie au moyen d'une infrastructure d'information gérée à l'échelle nationale.	10,4	1,1	0,8	8,5
Remise en état de l'infrastructure MAINTelligence. Remettre en état et normaliser le système d'application automatisé MAINTelligence, qui sert de dépôt pour l'information devant permettre la gestion du cycle de vie à l'échelle nationale des biens à bord des navires de la GCC. Le système MAINTelligence est présentement utilisé sur 52 gros navires de la GCC, ainsi qu'au Collège de la GCC.	2,8	1,4	1,4	0,0
Remise en état de l'équipement lourd. Remettre en état et remplacer l'équipement lourd nécessaire pour offrir les services des programmes de la GCC, incluant les grues mobiles de 30 tonnes, l'équipement mobile de levage lourd ainsi que les véhicules de transport dans les bases de la GCC.	18,5	1,0	0,1	17,4
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
« Pont » du système de gestion des biens (SGB) – Planifier, concevoir et mettre en œuvre l'infrastructure de technologie de l'information et les applications qui seront nécessaires pour intégrer la base d'information sur la gestion des biens à bord des navires (application du système MAINTintelligence) et la base d'information sur l'entretien des biens à terre (application du système MAXIMO). On disposera ainsi d'une information complète et détaillée pour la gestion afin de procéder à l'entretien des biens à terre et des gros biens de la GCC à bord des navires, en plus de pouvoir mieux offrir les services dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie des biens.	1,9	0,0	1,0	0,9
Réseau opérationnel de la GCC (OpNet). Élaborer et mettre en œuvre un réseau opérationnel à l'échelle nationale, incluant le matériel nécessaire et le logiciel connexe qui pourra fonctionner sur tous les systèmes opérationnels et toutes les applications actuels de la GCC à partir d'un réseau national standard.	7,5	0,0	0,0	7,5

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière				
Plan d'action économique du budget 2009 Dans son budget 2009, le gouvernement du Canada annonçait qu'il remettait à la GCC une somme de 175 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique qui concerne l'ensemble du gouvernement. Voici d'ailleurs les projets précis qui entrent dans le cadre de ce projet :				
Projets en cours				
Acquisitions				
Navires côtiers de recherche halieutique				
• **Navires côtiers de recherche halieutique (2).** Faire l'acquisition de deux navires côtiers de recherche halieutique de 22 mètres pour remplacer le NGCC *Opilio* et le NGCC *Calanus II*.	23,9	1,5	18,7	3,7
• **Navire côtier de recherche halieutique (1).** Faire l'acquisition d'un navire côtier de recherche halieutique de 25 mètres pour remplacer le NGCC *J.L. Hart*.	16,1	1,3	14,7	0,1
Plan de remplacement des petits bateaux de recherche et sauvetage				
• **Cinq petits bateaux de recherche et sauvetage à moteur de 47 pieds (catégorie Cape)**	20,0	8,0	12,0	0,0
Plan d'acquisition de petits bateaux (PAPB)				
• **86 petits bateaux : Embarcations de sauvetage rapides (ESR), embarcations pneumatiques à coque rigide (EPCR) et petits bateaux de travail.**	14,5	8,8	4,6	1,1
• *Barges d'intervention environnementale (IE)*				
• **Environmental Response Barges**	10,0	2,2	6,1	1,7
Prolongation de la durée de vie des navires				
NGCC *Bartlett*	22,0	16,6	3,6	1,8
NGCC *Tracy*	20,0	11,7	2,2	6,1
NGCC *Limnos*	10,6	8,5	1,9	0,2
NGCC *Cape Roger*	12,6	2,0	10,2	0,4
NGCC *Tanu*	12,6	0,4	7,7	4,5
Radoub – Navires et hélicoptères				
• **Radoub accéléré des navires (35)**	38,0	19,9	16,6	1,5
Acquisitions et remplacements				
Projets en cours				
Navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH)				
• **Navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH).** Cette initiative consistera à remplacer quatre navires que la GCC utilise présentement, soit le NGCC *Alfred Needler* ou le NGCC *Wilfred Templeman*, le NGCC *W. E. Ricker* et le NGCC *Teleost*.	244,0	6,3	2,7	235,0
Navire hauturier de sciences océanographiques (NHSO)				
• **Navire hauturier de sciences océanographiques (NHSO).** Cette initiative consistera à remplacer un navire que la GCC utilise présentement, soit le NGCC *Hudson*.	144,4	1,0	2,6	140,8
Navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH)				
• **Navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH).** Neuf navires de patrouille semi-hauturiers seront construits et livrés dans le cadre des programmes de Sécurité maritime de la GCC, de Gestion des pêches et de l'aquaculture - Conservation et protection.	227,0	25,8	37,3	163,9

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
Aéroglisseur				
• **Aéroglisseur.** Cette initiative consistera à remplacer le NGCC *Penac* à la base d'aéroglisseurs de Sea Island de la Garde côtière canadienne située à Richmond, Colombie-Britannique. Cette mesure assurera une couverture continue en matière de recherche et sauvetage dans la région, permettant ainsi à la GCC de continuer de réaliser son mandat et d'entretenir les niveaux de service actuels.	27,3	0,0	10,0	17,3
Navires côtiers de recherche halieutique				
• **Remplacement du NGCC *Shark*.** Construire et livrer à la région du Centre et de l'Arctique un navire répondant aux exigences du programme scientifique afin de remplacer le NGCC *Shark*.	5,9	3,6	0,4	1,9
• **NGCC *Pandalus III*** – Construire et livrer à la région des Maritimes un navire répondant aux exigences du programme scientifique afin de remplacer le NGCC *Pandalus III*.	4,4	3,4	0,9	0,1
Plan d'acquisition de petits bateaux (PAPB)				
• **PAPB** (toutes les régions)	15,0	10,0	5,0	0,0
Brise-glace de catégorie polaire[1]				
• **Brise-glace de catégorie polaire.** Cette acquisition annoncée dans le budget de 2008 vise à construire un nouveau navire pour aider la GCC à réaliser son mandat en matière de déglaçage.	800,0	5,9	9,9	784,2
Opérations majeures de réparation, de radoub et de remise en état				
Projets en cours				
PNDC – Phase II				
• **Remise en état – Aéroglisseurs**	3,3	2,4	0,4	0,5
• **Remise en état – Brise-glace**	13,7	7,2	3,3	3,2
• **Remise en état – Brise-glace légers**	8,8	3,0	2,7	3,1
• **Remise en état – Navires des services maritimes**	8,5	7,9	0,6	0,0
• **Remise en état – Navires de patrouille**	8,4	7,4	1,0	0,0
• **Remise en état – Bateaux des programmes**	8,4	2,6	0,7	5,1
• **Remise en état – Navires de recherche**	4,5	0,5	0,4	3,6
• **Remise en état – Navires hauturiers de recherche**	9,1	1,5	0,9	6,7
PNDC – Phase III				
• **Remise en état – Navires des services maritimes**	8,3	0,0	2,5	5,8
• **Remise en état – Navires de patrouille**	8,2	0,0	1,3	6,9
Radoub des navires (5 régions)	50,7	0,0	40,6	10,1
Radoub des hélicoptères. Entreprendre la réparation et l'entretien nécessaires afin de préserver la sécurité et la capacité des navires et s'assurer que la flotte d'hélicoptères puisse demeurer opérationnelle.	7,1	0,0	7,1	0,0
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
NGCC *Pierre Radisson*. Radoub majeur - Remise en état du système de propulsion pour s'assurer que le navire demeure opérationnel et qu'il peut répondre aux exigences des programmes.	10,5	0,0	5,0	5,5

[1] Cet achat a été annoncé dans le budget fédéral de 2008. En vertu de la comptabilité de caisse, le CTE de ce projet s'élève à 800 millions de dollars (ou à 720 millions de dollars selon la comptabilité d'exercice).

Projet Description	Coût total estimé (CTE) (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2010-2011	CTE restant
Gestion de l'entretien des navires				
Projet en cours				
Examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN) - Après avoir complété l'examen de l'entretien d'un navire (EGEN) et obtenu l'approbation du conseil de gestion de la GCC, celle-ci investira dans des ressources additionnelles en matière de technique et de génie maritime pour ainsi aider à consolider le cadre d'examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN) à l'échelle nationale de la GCC en mettant sur pied de nouvelles équipes à terre et en comblant certains postes choisis sur la terre ferme pour combler les écarts importants sur le plan de la capacité.	32,5	0,0	3,2	29,3
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Remplacement des navires spécialisés (NGCC *A.H. Chevarie*). Faire l'acquisition d'un navire spécialisé nouvellement conçu et construit afin d'entretenir le niveau de service nécessaire pour répondre aux exigences des programmes.	4,4	0,3	0,2	3,9
Navire côtier de recherche halieutique (remplacement du NGCC *Shamook*). Faire l'acquisition d'un navire côtier de recherche halieutique pour remplacer le NGCC *Shamook* afin de pouvoir réaliser des missions de façon plus adéquate et efficace.	16,0	0,6	0,0	15,4
Prolongation de la durée de vie des navires				
Projets en cours				
NGCC *John P. Tully*. Entreprendre la PDVN du NGCC *John P. Tully*, un navire hauturier de recherche scientifique de 69 mètres dont l'âge est de 21 ans.	15,8	15,4	0,4	0,0
NGCC *Griffon*	12,6	0,4	0,0	12,2
Mise en valeur des systèmes				
Projet en cours				
Programme de remplacement du Halon 1301 (dernière année du projet). Faire l'achat et l'acquisition de systèmes de lutte contre les incendies qui ne présentent aucun danger pour la couche d'ozone afin de remplacer les systèmes de Halon 1301 sur tous les navires de la GCC dans les régions de la GCC et se conformer ainsi aux règlements d'EC d'ici 2010.	10,4	10,2	0,2	0,0
Systèmes de navigation intégrés. Acheter et installer un système combiné d'identification automatique, de DGPS et de cartes nautiques à bord de certains navires du MPO/GCC.	10,2	4,6	1,2	4,4
Courriel à bord des navires (dernière année du projet). Permettre au personnel à bord de 39 navires désignés de recevoir des courriels qui leur sont adressés personnellement en provenance d'autres individus ou d'organismes à terre, en plus de procurer un accès à l'Internet et à l'Intranet.	9,1	9,0	0,1	0,0
iFleet. Mettre à niveau l'actuel système désuet (1993); accroître la sécurité du système; assurer la présentation de renseignements au moment opportun; et assurer la conformité aux politiques du Conseil du Trésor.	4,3	2,3	1,8	0,2
Projet d'amélioration et de mise à niveau de l'outil APS de la GCC. Mettre à niveau l'outil Automated Performance Solution (APS) de la GCC, soit l'outil de gestion des activités le plus indispensable dont dispose la Garde côtière pour rendre des comptes sur les activités des navires.	3,5	0,6	1,5	1,4
Simulateurs du Collège de la GCC. Moderniser deux des simulateurs au Collège de la GCC, soit le simulateur de l'appareil de propulsion marine et le simulateur du radar de pilotage sans visibilité. Les deux simulateurs ont dépassé la durée de 10 ans qui est la norme de l'industrie en matière de soutien matériel et logiciel.	7,2	0,5	6,0	0,7
Système de suivi des vols. Installer un système de suivi des vols (SSV) sur chacun des 22 hélicoptères et 18 navires capables d'accueillir des hélicoptères qui font partie de la flotte de la GCC.	2,8	0,1	2,1	0,6
Suivi des navires. Installer un système de suivi des navires en temps réel à bord de 116 navires de la GCC et de 100 petits bateaux de la GCC.	3,6	0,1	2,3	1,2
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Améliorations au niveau de l'échange des données opérationnelles pour les navires. Accroître la capacité de la flotte de la Garde côtière canadienne d'échanger des données opérationnelles entre les navires et un poste à terre et vice versa.	4,2	0,8	2,0	1,4

Annexe B: Programme de Recherche et Développement

Les projets en cours pour 2010-2011 qui sont énumérés ci-dessous sont assortis de produits livrables détaillés nécessaires à l'atteinte des buts de notre mission.

Code de projet	Titre de projet	Coût total estimé (000$)	Financement en 2010-2011 (000$)
Aides à la navigation			
FJNF3	Bouée espar éclairee en toute saison (région du Québec)	1 227,4	**25,0**
Voies navigables			
FMCF3	MODULE de jeu sous la quille (faisant partie de l'outil integré de surveillance et d'identification des risques (OISIR) (région du Québec))	260,0	**70,0**
Déglaçage			
FVGV6	Radar de détection de glaces dangereuses (administration centrale)	426,0	**55,0**
		TOTAL	**150,0**

Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002):

Transition vers les engagements du plan d'activités de 2010-2013

Dans son rapport de situation de 2007, la vérificatrice générale a constaté que la Garde côtière n'avait pas réalisé de progrès satisfaisants lorsqu'il s'agit de donner suite aux recommandations des vérifications précédentes portant sur la flotte (2000) et sur les services de navigation maritime (2002). La vérificatrice générale a souligné qu'un des facteurs responsables de la situation était le fait que la Garde côtière avait tenté de donner simultanément suite à toutes les recommandations et que, par conséquent, elle n'était parvenue à n'en réaliser aucune de façon satisfaisante.

Le rapport de 2007 comportait les recommandations suivantes adressées à la Garde côtière : mettre l'accent sur les améliorations prioritaires ; établir des buts clairs et réalisables pour ces priorités; affecter des ressources suffisantes et appropriées; et prévoir et mettre en œuvre les changements en tenant les gestionnaires et les unités organisationnelles imputables des résultats. La Garde côtière canadienne est déterminée à faire appel à son processus de planification des activités pour établir ses priorités d'amélioration dans le contexte de la mise en œuvre de ses programmes et services.

Dans son rapport intitulé « La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière – Pêches et Océans Canada », qui remonte au mois d'avril 2008, le Comité permanent des consultations publiques (CPPO) a recommandé que le plan d'activités de la Garde côtière renferme une annexe établissant un renvoi entre les engagements du plan et les constatations de la vérificatrice générale. Ainsi, la présente annexe répond à cette recommandation du CPPO.

Vous trouverez ainsi ci-dessous les recommandations de 2000 et de 2002 de la vérificatrice générale suivies des engagements du plan d'activités pour 2010-2011 qui sont liés à ces recommandations. Dans quelques cas, certaines mesures se déroulent sous l'égide de la Garde côtière et ne constituent pas des engagements particuliers dans le cadre du plan d'activités.

Recommandations de la vérificatrice générale – 2000

1. **Le Ministère devrait examiner la façon dont la flotte s'intègre dans sa structure actuelle d'organisation et de responsabilisation et prendre des mesures pour qu'elle puisse fonctionner d'une manière rentable (paragraphe 31.72)**
   - Gestion équitable et efficace
     - Complété.

2. **Le Ministère devrait résoudre les problèmes associés à ses processus clés de gestion de la flotte, notamment :**

   a) **Établir, pour le rendement des programmes, des attentes claires, concrètes et réalistes qui comprennent une perspective à long terme.**
   - Accords sur les niveaux de service avec les clients des services de la flotte
     - Élaborer l'accord sur les niveaux de service touchant les services maritimes et la flotte.

   b) **Établir pour la flotte un horizon de planification et de financement à long terme.**
   - Améliorations continues au niveau de la gestion de la flotte
     - Définir les engagements sous la recommandation 3.

   c) **Conclure des accords de service entre les programmes et la flotte.**
   - Entente sur les niveaux de service avec les clients des services de la flotte.
     - Les accords complétés sur les niveaux de service avec les Sciences, Gestion des pêches et de l'aquaculture au MPO – Conservation et protection ont été mis en œuvre dans le cadre d'un « projet pilote » pour une durée de trois ans (ayant débuté le 1 avril 2009). En vertu des modalités de l'entente sur les niveaux de service, le rendement fera l'objet d'une surveillance conforme aux processus prévus d'établissement des coûts et du budget.

d) **Établir des processus budgétaires qui appuient la reddition de comptes.**

- Complété.

e) **Mettre sur pied des systèmes d'information intégrés qui permettent au ministère de surveiller le rendement réel de la flotte au chapitre du service et des coûts et d'en rendre compte.**

- Complété.

f) **Établir des politiques de calcul des coûts qui incitent à choisir l'option la moins coûteuse pour acquérir un service tout en répondant aux objectifs du Ministère (paragraphe 31.73).**

- Complété.

3. **Le Ministère devrait envisager d'établir une stratégie à long terme pour renouveler sa flotte vieillissante. À cet effet, il devrait prendre en considération l'évolution des besoins des programmes, l'incidence des progrès technologiques et la possibilité de choisir d'autres modes d'acquisition des services nécessaires. (paragraphe 31.106)**

- Achat de nouveaux navires et de navires de rechange
  - Entreprendre la construction du premier de neuf navires de patrouille semi-hauturiers.
  - Publier une demande de propositions concurrentielle et accorder un contrat de conception de trois navires hauturiers de sciences halieutiques.
  - Publier une demande de propositions concurrentielle et accorder le contrat de conception d'un navire hauturier de sciences océanographiques.
  - Définir les exigences opérationnelles et le concept du nouveau brise-glace de catégorie polaire.
  - Accorder le contrat de construction d'un aéroglisseur.
- Plan d'action économique
  - Approuver et accepter la livraison de cinq embarcations de recherche et sauvetage à moteur d'une longueur de 47 pieds.
  - Accorder le contrat et prolonger la durée de vie des navires suivants :
    - NGCC *Cape Roger*
    - NGCC *Tanu*.
  - Approuver et accepter la livraison de deux navires scientifiques côtiers d'une longueur de 22 mètres et d'un navire côtier de sciences halieutiques de 25 mètres.
  - Planifier et compléter 10 millions de dollars en activités additionnelles de radoub (impliquant des travaux sur 35 navires).
  - Approuver et accepter la livraison de 30 barges d'intervention environnementale de rechange.
  - Acheter et accepter les 30 derniers petits bateaux pour un total de 60.

4. **Le Ministère devrait terminer l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des procédures de gestion du cycle de vie pour sa flotte (paragraphe 31.107)**

- Entretien amélioré de la flotte actuelle
  - Opérationnaliser entièrement le centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires en finançant et en commençant à combler les postes subventionnés au niveau des immobilisations de la première phase de l'examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN).
  - Mettre en pratique le processus du programme d'entretien des navires de la façon décrite dans le Manuel sur la gestion de l'entretien des navires (GEN), incluant le processus d'examen du manuel de GEN ainsi que le programme d'examen et d'évaluation pour l'entretien des navires.
  - Mettre en œuvre le Programme continu d'étude de l'état des navires et produire le rapport d'évaluation de l'état des navires de la GCC.
  - Finaliser le plan quinquennal détaillé d'entretien de tous les navires.
  - Publier les plans d'entretien standard de l'aéroglisseur et des embarcations de sauvetage à moteur de 47 pieds et ajouter ceux-ci au système de gestion de l'entretien de la GCC.
  - Mettre en œuvre les plans d'entretien standard pour l'aéroglisseur et les embarcations de sauvetage à moteur de 47 pieds, et ce, conformément aux plans d'entretien du système de gestion des biens.

- En faisant appel au système MAINTelligence, surveiller l'uniformité des pratiques d'entretien (d'après le plan d'entretien) pour les navires de la catégorie 1100.
- Préparer une section standard consacrée aux notes/services généraux des devis de radoub ainsi que le modèle général utilisé pour la passation des marchés des activités de radoub.

• Voir les engagements sous la recommandation 1.

5. **Le Ministère devrait faire en sorte que l'activité de la flotte soit appuyée par des systèmes d'information qui fournissent en temps voulu des données intégrées, fiables et pertinentes (paragraphe 31.108)**

• Amélioration continue de la gestion de la flotte
  - Voir les engagements sous la recommandation 3.

6. **Le Ministère devrait établir une stratégie des ressources humaines à l'intention de la flotte, pour maintenir les connaissances et les compétences du personnel navigant et pour s'assurer d'avoir une relève suffisante d'officiers et de membres d'équipage qualifiés. Une telle stratégie devrait envisager une approche à long terme à l'endroit des conventions collectives passées avec le personnel navigant afin que celles-ci puissent être appliquées de façon efficiente et économique et qu'elles soient en mesure d'appuyer les besoins opérationnels de la flotte (paragraphe 31.137).**

• Voir la section *Nos gens*.
• Dans le cadre du Plan stratégique des ressources humaines de la GCC, nous procédons actuellement à la mise en place de stratégies, d'initiatives et de cadres afin de répondre aux besoins importants de l'organisation :
  - Une main-d'œuvre compétente et représentative.
    • Élaborer un matériel de rayonnement s'adressant aux personnes handicapées afin de leur permettre d'envisager un poste en mer.
    • Mettre le matériel de rayonnement à la disponibilité des régions afin de le distribuer lors des salons de l'emploi et des activités de rayonnement s'adressant aux étudiants du secondaire et du collégial en insistant sur le besoin d'une main-d'œuvre diversifiée au sein de l'organisme.
    • Poursuivre notre participation au programme Intégration des personnes handicapées sur le marché du travail à Vancouver (Colombie-Britannique) ainsi qu'à St. John's (Terre-Neuvre-et-Labrador).
    • Accroître de sept pour cent la représentation globale au niveau de l'équité en matière d'emploi.
  - Assurer le perfectionnement et le soutien des gens
    • Lancer un programme d'orientation mieux structuré à la GCC pour tous les nouveaux employés.
    • Évaluer le projet pilote de perfectionnement en leadership à l'échelle nationale et déterminer les prochaines étapes.
    • Mettre en œuvre un système automatisé uniforme à l'échelle nationale afin de tenir compte des besoins en formation ainsi qu'à des fins d'identification, de collecte de données et de rapports.
    • Mettre en œuvre une approche structurée afin de traiter les demandes de formation linguistique de perfectionnement.
  - Gestion équitable et efficace
    • Poursuivre la transition vers l'organisation standard.

7. **Le Ministère devrait analyser régulièrement les coûts salariaux associés à la flotte et prendre des mesures pour les limiter, le cas échéant (paragraphe 31.138)**

• Améliorations continues en matière de gestion de la flotte.

Recommandations de la vérificatrice générale – 2002

8. **8. La Garde côtière canadienne devrait veiller à ce que les politiques, normes et attentes sur les niveaux de service à l'échelle nationale pour ses services de soutien à la navigation soient à jour. Elle devrait également élaborer une capacité de surveillance quant à la mise en œuvre de ces politiques, normes et attentes. (paragraphe 2.53)**

• Examen des niveaux de service
  - Complété.

- Aides à la navigation au 21e siècle (AToN21)
  - Compléter la modernisation de trois directives additionnelles relatives aux aides à la navigation.
  - Complété (rapport de clôture du projet).
- Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage
  - Donner suite aux recommandations de l'analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage approuvées pour 2010-2011.

9. **En ce qui a trait à ses services de soutien à la navigation et à ses activités de sécurité nautique, Pêches et Océans Canada devrait[6] :**

   a) **Terminer la mise en œuvre de ses cadres de reddition de comptes et de gestion axés sur les résultats;**

   - Cadre du programme stratégique pour les programmes des Services maritimes de la GCC
     - Complété.

   b) **Fixer des cibles claires, mesurables et concrètes pour les extrants et les résultats immédiats déterminés dans chaque cadre;**

     - Complété.

   c) **Déterminer qui est responsable d'atteindre les cibles et de gérer les ressources;**

     - Complété.

   d) **Harmoniser la budgétisation et l'allocation des ressources avec les cadres; et**

     - Complété.

   e) **Élaborer ou déterminer des sources d'information pour mesurer les résultats (paragraphe 2.68)**

     - Complété.
     - La GCC examinera, une fois l'an, le type et la qualité des données pour s'assurer que des renseignements crédibles et opportuns sur le rendement sont disponibles.[7]

10. **La Garde côtière canadienne devrait terminer et mettre en œuvre ses directives préliminaires sur la gestion des risques (paragraphe 2.73)**

    - Complété.

11. **Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre des stratégies en vue de moderniser et d'intégrer l'exécution de ses services de soutien à la navigation maritime de façon à répondre aux besoins de ses clients (paragraphe 2.77)**

    - Navigation électronique
      - Élaborer une vision/stratégie fédérale et un plan de mise en œuvre de haut niveau pour la navigation électronique, et ce, en consultation avec les autres ministères du gouvernement.
    - Aides à la navigation au 21e siècle
      - Veuillez consulter l'engagement sous la recommandation 8.

12. **Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre une stratégie générale pour l'avenir des phares, en tenant compte des objectifs liés à la sûreté maritime et au patrimoine (paragraphe 2.90)**

    - Appuyer les efforts du Comité sénatorial permanent sur les pêches et les océans en ce qui concerne l'examen des services des phares.

---

6 Nota : Les activités de sécurité nautique (Bureau de la sécurité nautique) ont été transférées à Transports Canada en 2003.

7 Veuillez prendre note qu'il s'agit là d'un engagement du Plans d'activités.

Annexe E: Programme de gestion

La Garde côtière possède un programme de gestion bien défini qui est conforme au Cadre plus général de responsabilisation de gestion (CRG) qui s'applique à tous les ministères et organismes (www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/documents/booklet-livret/text-texte_f.asp#g1). Le tableau suivant dresse la liste de certaines des initiatives et activités que la Garde côtière entreprendra au cours des trois prochaines années et qui sont reliées aux 10 éléments du CRG.

Valeurs de la fonction publique

- Consolidation de l'identité de la GCC grâce à un matériel de communication interne commun et à une présence accrue sur le Web à l'échelle nationale.

Gouvernance et orientations stratégiques

- Recours régulier à des structures de consultation efficaces, incluant les clients des différents ministères.
- Gestion des activités axée sur le Plan d'activités de la GCC.
- Amélioration du soutien que la GCC accorde au programme de sécurité maritime.
- Mise en œuvre des engagements énoncés dans la Stratégie de développement durable (SDD) du MPO.

Politiques et programmes

- Offrir la formation technique dans les domaines comme les SCTM, le SAR et l'IE pour assurer un apprentissage continu et le renouvellement des compétences.
- Examen systématique des Services maritimes de la GCC basé sur le CRG.

Gens

- Mise à jour du Plan stratégique des RH pour 2010-2013. Parmi les stratégies, mentionnons :
  - Une main-d'œuvre compétente et représentative.
  - Le perfectionnement et le soutien des gens.
  - Une gestion juste et efficace.
- Lancement du nouveau site Internet des carrières GCC

Service axé sur le citoyen

- Élaboration d'une vision/stratégie et d'un plan de mise en œuvre de haut niveau pour la navigation électronique en consultation avec les autres ministères du gouvernement.
- Révision de la Stratégie nationale d'intervention environnementale.

Résultats et rendement

- Rapports sur les engagements du Plan d'activités en milieu et en fin d'exercice.
- Concordance entre les engagements du Plan d'activités de la GCC et les recommandations de la vérificatrice générale.
- Examen des paramètres de rendement à la lumière des consultations tenues auprès des intervenants.

Gestion des risques

- Gestion du profil de risques de la GCC et mise à jour des stratégies d'atténuation au plan d'activités.
- Mise en œuvre des recommandations après avoir examiné les processus et les protocoles de communication dans le domaine de la préparation d'urgence.

Intendance

- Gestion des nouveaux achats de navires en ce qui concerne la Direction des grands projets de l'État à la GCC.
- Poursuite des efforts visant à donner suite aux constatations découlant de l'Examen de la gestion de l'entretien des navires.

Responsabilisation

- Intégration des priorités et des engagements du plan d'activités aux accords de responsabilisation de gestion.

Apprentissage, innovation et gestion du changement

- Tous les employés de la GCC doivent disposer d'un plan d'apprentissage individuel et faire l'objet d'un examen du rendement à tous les ans.
- Mise en œuvre du cadre d'apprentissage et de perfectionnement continus.
- Diffusion régulière de Notes du bureau du commissaire et tenue de réunions communautaires pour tous les employés.
- Tenue régulière de réunions du Comité de consultation patronal-syndical.
- Élaboration d'une stratégie de recherche et développement.

Liste des acronymes

AAP	Architecture des activités du programme
AISM	Association internationale de signalisation maritime
AMG	Autres ministères du gouvernement
APS	Automated Performance Solution
AToN 21	Aides à la navigation du 21e siècle
C et A	Centre et Arctique
CA	Commissaire adjoint
CCS	Conseil consultatif stratégique
CCCOS	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
CCMN	Conseil consultatif maritime national
CCMR	Conseils consultatifs maritimes régionaux
CCN	Centre de coordination national
CE	Centre d'expertise
CG	Conseil de gestion de la Garde côtière
CGCC	Collège de la Garde côtière canadienne
CGVMSL	Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent
COR	Centre des opérations régionales
COSM	Centre des opérations de sûreté maritime
C et P	Conservation et protection
CPPO	Comité sénatorial permanent des pêches et des océans
CPS	Cadre de programme stratégique
CRG	Cadre de responsabilisation de gestion
CRSNGC	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
CSSM	Centres secondaires de sauvetage en mer
CST	Commission sur la sécurité dans les transports
CST	Centre de solutions techniques
CTE	Coût total estimé
DE	Directeur exécutif
DEL	Diodes électroluminescentes
DF	Radiogoniométrie
DG	Directeur général
DGPS	Système mondial de localisation différentiel
DNRE	Direction nationale du renouvellement des effectifs
EC	Environnement Canada
E et E	Exploitation et entretien
ÉESM	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime
EGEN	Examen de la gestion de l'entretien des navires
ENS	Entente sur les niveaux de service
EPCR	Embarcation pneumatique à coque rigide
EPSIG	Entente de partenariat sur les services d'information sur les glaces
ES	Examen stratégique
ESM	Embarcation de sauvetage à moteur
ESR	Embarcation de sauvetage rapide
ÉTP	Équivalent temps plein
FGCAN	Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord
FGCPN	Forum des gardes côtières du Pacifique Nord
FM	Fréquence médiane
GCCA	Garde côtière canadienne auxiliaire
GCC	Garde côtière canadienne
GEN	Gestion de l'entretien des navires
GEP	Gestion des écosystèmes et des pêches
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture
GPÉ	Grands projets de l'État
GPS	Système de positionnement différentiel
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HF	Haute fréquence
IAMSAR	Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes
IE	Intervention environnementale
IOB	Institut océanographique de Bedford
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada
LPPEA	Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
MDN	Ministère de la Défense nationale
MPO	Ministère des Pêches et des Océans

NAVAREA	Zones de navigation
NGCC	Navire de la Garde côtière canadienne
NHSH	Navires hauturiers de sciences halieutiques
NHSO	Navires hauturiers de sciences océanographiques
NOTMAR	Avis aux navigateurs
NPSH	Navires de patrouille semi-hauturiers
NS	Niveaux de service
OISIR	Outil intégré de surveillance et d'identification des risques
OMI	Organisation maritime internationale
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest
OpNet	Réseau opérationnel de la GCC
OSCTM	Officiers des SCTM
OSF	Officier de surveillance du fédéral
OSS	Organisme de service spécial
PAÉ	Plan d'action économique
PFOGCC	Programme de formation des officiers de la GCC
PAG ÉE du MPO	Plan d'action de gestion d'équité en matière d'emploi du MPO
PAPB	Plan d'acquisition de petits bateaux
PII	Plan intégré des investissements
PNDC	Plan national de dépenses en capital
PRF	Plan de renouvellement de la flotte
RCN	Région de la capitale nationale
R et D	Recherche et développement
RH	Ressources humaines
RHSI	Services des ressources humaines et des services intégrés
RNC	Recettes nettes en vertu d'un crédit
RNCan	Ressources naturelles Canada
SAFF	Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux
SAR	Recherche et sauvetage
SCC	Système de contrôle des communications
SCG	Service canadien des glaces
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SDB	Structure de décomposition des biens
SDD	Stratégie de développement durable
SGB	Système de gestion des biens
SGCV	Système de gestion du cycle de vie
SGCVB	Système de gestion du cycle de vie des biens
SGIA	Services de gestion intégrée des affaires
SGM	Système de gestion des missions
SGRR	Structure de gestion, des ressources et des résultats
SHC	Service hydrographique du Canada
SIA	Système d'identification automatique
SIAF	Système d'information sur les activités de la flotte
SIGTM	Système d'information sur la gestion du trafic maritime
SINM	Système d'information sur la navigation maritime
SIRLDN	Système d'identification et de repérage à longue distance des navires
SISAR	Système informatisé de SAR
SM	Services maritimes
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SSE	Sécurité et l'environnement
SSOTM	Soutien aux opérateurs de trafic maritime
SST	Santé et sécurité au travail
SSV	Système de suivi des vols
STI	Services techniques intégrés
TC	Transports Canada
TPSGC	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
USCG	Garde côtière américaine
VCA	Véhicule à coussin d'air (aéroglisseur)
VG	Vérificatrice générale
VHF	Très haute fréquence

Index

A

Activités internationales — 32, 72-73

Aides à la navigation — 6, 7, 11, 13, 20, 23, 26, 30, 35-38, 61, 62, 63, 66, 67, 69, 72, 77, 80, 85, 87, 89, 95, 100

Architecture des activités du programme (AAP) — 33, 35, 78, 96

Arctique — 7, 8, 12, 25, 27, 30-32, 42, 44, 46-47, 53, 55, 56, 60, 73, 90-91

B

Brise-glace polaire — 21, 22, 25, 27, 80, 82, 93

Budget de services votés — 2, 12, 19, 74

C

Cadre de gestion de l'environnement — 25, 27-28

Centres des opérations de la sûreté maritime — 42, 57, 59, 82, 83

Collège de la Garde côtière canadienne — 6, 9, 10, 16, 18, 20, 70-71, 79, 94

Conservation et protection— 6, 21, 57, 59, 61, 62, 76, 97

D

Dépenses en immobilisations de la GCC — 87-94

E

État de préparation opérationnelle de la flotte — 33-34, 61-65, 66, 68, 92-94

G

Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA) — 8, 13, 49, 51

Gendarmerie royale du Canada (GRC) — 8, 21, 32, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64

Gestion de l'entretien des navires — 4, 61, 64, 94, 98, 101

Gestion des voies navigables —12, 33-34, 39-41, 61, 91

Gestion du cycle de vie des biens — 23, 33-34, 66-69, 80, 91

I

Identité accrue de la Garde Côtière — 74, 76

Intervention environnementale — 12, 23, 26, 32, 42, 53-56, 61, 63, 70, 87, 91, 101

L

Loi sur la marine marchande du Canada, 2001 — 7, 30, 44

N

NAVAREA (zone de navigation) — 25, 27, 42, 44, 83, 86

Navigation électronique — 25-26, 28, 29, 35, 36, 40, 43, 100, 101

Niveaux de service — 22, 28, 35, 36, 43, 46, 47, 52, 54, 61, 64, 68, 74, 76-77, 79, 80, 97, 99

O

Olympiques — 56, 61

P

Plan d'investissement intégré — 5, 23, 78, 88

Plan d'action économique — 4, 13, 20, 22-23, 65, 79, 81, 82, 85, 86, 87, 92

Plan stratégique des ressources humaines — 4, 5, 16, 43, 99

Priorité 1 : Nos gens — 4, 16-19

Priorité 2 : Nos biens — 4, 20-24

Priorité 3 : Notre avenir — 4, 25-29

Programme de gestion — 101

R

Recherche et sauvetage (SAR) — 7, 8, 20, 22, 23, 31, 42, 43, 49-20, 60, 61, 87, 88, 92, 100

Réinvestissement dans les biens — 38, 41, 45, 56, 60, 65, 69

Renouvellement de la flotte — 20-22, 61, 63, 80

Renseignements financiers — 5, 33-34, 78-86

Ressources humaines — 4, 5, 12, 16-19, 33-34, 43, 52, 65, 69, 74-75

S

Santé des Océans — 53, 56, 91

Science — 6, 21, 22, 23, 26, 54, 57, 61-63, 76-77, 79, 92

Services de communications et de trafic maritimes — 12, 16, 18, 20, 24, 26, 42-45, 60, 61, 66, 70, 80, 89-90

Services de déglaçage — 6, 7, 8, 12, 27, 30, 39, 46-48, 61, 62, 79, 95

Services maritimes — 6, 9, 12, 35, 39, 42, 46, 49, 53, 57, 66, 75, 101

Services techniques intégrés — 9, 19, 24, 35, 40, 42, 55, 57, 66

Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) — 5, 16, 18, 19

Stratégie de recherche et développement — 25, 29, 84, 95, 101

Stratégie pour le Nord — 25, 26-27

Structure de gestion de la GCC —9

Sûreté maritime — 9, 14, 33-34, 57-60, 61, 91

Système d'information sur la navigation maritime — 20, 24, 90

V

Vérificatrice générale — 5, 12, 13, 19, 64, 74, 78, 97-100

Notes

Notes

SALUTI PRIMUM AUXILIO SEMPER